SKRZYDLATA POLSKA

CENA 1 ZŁOTY

ORGAN · KLUBOW · LOTNICZYCH
WYD. · LOPP · POWST. · Z · POŁĄCZENIA
MŁODEGO · LOTNIKA · I · PILOTA



NR. 4 · 72
PAŹDZIERNIK
1930

VADEMECUM LOTNICTWA POLSKIEGO

WŁADZE PAŃSTWOWE

Lotnictwo w Polsce podlega dwum ministerstwom. Cywilne — Ministerstwu Komunikacji, które posiada samodzielny Wydział Lotnictwa Cywilnego, wojskowe — Ministerstwu Spraw Wojskowych, mającemu Departament Aeronautyki.

Departament Aeronautyki M. S. Wojsk. — Warszawa, Puławska 4, tel. 8-20-70. Wydziały: ogólno - organizacyjny, techniczny i studjów oraz samodzielne referaty: balonowy i personalny. Przy Dep. Aeronautyki istnieje Wojskowy Zakład Zaopatrzenia Aeronautyki.

Wydział Lotnictwa Cywilnego — Warszawa, Wiejska 3, tel. 515-80. Referaty: administracyjny, eksploatacyjny, rozbudowy (lotnisk i dróg powietrznych) i polityczno-prawny.

ORGANIZACJE SPOŁECZNE

Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej. Na czele Rada Główna i Zarząd Główny. Placówki miejscowe: Komitety wojewódzkie, komitety powiatowe oraz koła miejscowe przy urzędach, stowarzyszeniach i instytucjach.

Zarząd Główny — Warszawa, Długa 50, tel. 704-26, 541-69 i 713-11.

Komitety wojewódzkie:

Stołeczny — Chmielna 27, tel. 732-14.
Warszawski — Hoża 21, tel. 8-65-77.
Białostocki — Województwo.
Kielecki — Kapitulna 4.
Krakowski — Basztowa 22.
Lubelski — Powiatowa 1.
Lwowski — Województwo.
Łódzki — Piotrkowska 67.
Nowogródzki — 3-go Maja 1.
Poleski — Brześć, 3-go Maja 38.
Pomorski — Toruń, Jadwigi 12-14.
Poznański — Dyr. P. K. P., pokój 38.
Stanisławowski — Dyr. P. K. P.
Śląski — Katowice, Województwo.
Wileński — Mickiewicza 7.
Wołyński — Łuck, Piłsudskiego 16.

Komitety na prawach wojewódzkich:

Miejski w Poznaniu — Grobla 15.
Okręgowy Zagłębia Dąbrowskiego — Sosnowiec, Dęblińska 11.
Dyrekcyjny P. K. P. w Warszawie — Stacja Warsz. — Wsch., pokój 20.
Dyrekcyjny P. K. P. w Krakowie — Dyr. P. K. P.
Dyrekcyjny P. K. P. w Wilnie—Dyr. P. K. P.

WOJSKO

Grupy aeronautyczne: 1-sza w Warszawie, 2-ga w Poznaniu, 3-cia w Krakowie.

Pułki lotnicze: 1-szy w Warszawie, 2-gi w Krakowie, 3-ci w Poznaniu, 4-ty w Toruniu, 5-ty w Lidzie, 6-ty we Lwowie. Baony balonowe: 1-szy w Toruniu, 2-gi w Jabłonnie.

Szkoły: Centrum Wyszkolenia Oficerów Lotnictwa — Dęblin. Centrum Wyszkolenia Podoficerów Lotnictwa — Bydgoszcz. Szkoła Lotnicza Strzelania i Bombardowania — Grudziądz.

NAUKA

Instytuty: Instytut Badań Technicznych Lotnictwa — Warszawa, Puławska 4, tel. 8-31-49. Instytut Aerodynamiczny — Warszawa, Nowowiejska 50, tel. 8-53-25. Centrum Badań Lotniczo-Lekarskich — Warszawa, Puławska 4, tel. 8-22-98. Państwowy Instytut Meteorologiczny w Warszawie (współpraca).

Szkoły techniczne wyższe: Politechnika Warszawska — sekcja lotnicza na wydziale mechanicznym.

Szkoły techniczne średnie: Państwowa Szkoła Lotniczo-Samochodowa w Warszawie, Hoża 88. Szkoła Rzemieślnicza im. Konarskiego — Warszawa, Leszno 72 — wydział lotniczy.

Szkoły pilotów: Centrum Przysposobienia Wojskowego Lotniczego — Łódź, Piotrkowska 67, — szkoła pilotażu sportowego wyłącznie dla członków Klubów. Pozatem szkoły pilotażu przy Klubach. W budowie szkoła L. O. P. P. w Radomiu.

Szkoły mechaników: Cywilne Szkoły Mechaników w Bydgoszczy i we Lwowie. Obie L .O. P. P.

Stowarzyszenia: Stowarzyszenie Inżynierów Lotniczych — Warszawa, Nowowiejska 50. Tow. im. S. Drzewieckiego dla popierania w Polsce badań naukowych z dziedziny lotnictwa. — Warszawa. Koło Lotnicze przy Stow. Techników — Warszawa, Czackiego 3. Sekcja Lotnicza Koła Mechaników Stud. Polit. Warsz. — Warszawa Polna 3 — posiada warsztat doświadczalny budowy awionetek. Związek Awiatyczny Stud. Polit. Lwowskiej — Lwów, Politechnika — warsztat szybowcowy.

SPORT

Lotnictwo sportowe reprezentuje Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej, należący do Międzynarodowej Federacji Aeronautycznej (F. A. I.), wspólnie z klubami lotniczemi, które są doń afiljowane. Przy A. R. P. istnieje międzyministerjalny organ doradczy Władz — Komisja Lotnictwa Sportowego oraz reprezentacja klubów — Rada Klubów Afiljowanych do A. R. P. Komsija opracowuje program lotnictwa sportowego, dzieli subwencje i czuwa nad ich racjonalnem zużyciem; Rada — opinjuje. Aerokluby Akademickie zrzeszone są pozatem w Związku Aeroklubów Akademickich.

Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej i Komisja Lotnictwa Sportowego — Warszawa, Krakowskie Przedm. 11, tel. 603-70.



Rada Klubów Afiljowanych oraz Związek Aeroklubów Akademickich — Warszawa, Chmielna 27—7, tel. 654-75.

Kluby lotnicze:

Aeroklub Akademicki w Warszawie (powst. w r. 1927) — Chmielna 27, tel. 654-75 i 8-10-01 (lotnisko).

Aeroklub Akademicki w Krakowie (1928) — Rynek Gł. 6, tel. 22-78.

Aeroklub Akademicki we Lwowie (1923) — Kaleczna 20a.

Aeroklub Akademicki w Poznaniu (1928) — Marcinkowskiego 24 (N.U.R.).

Aeroklub Akademicki w Wilnie (1929) — Mickiewicza 7, tel. 1-69.

Lubelski Klub Lotniczy (1928) — lublin, Powiatowa 1, tel. 1-78.

Śląski Klub Lotniczy (1928) — Katowice, lotnisko.

Stołeczny Klub Lotniczy (1929) — Warszawa, Wiejska 3.

Wielkopolski Klub Lotników — Poznań, Wały Zygmunta Augusta 15.

Łódzki Klub Lotniczy (1929) — Łódź, Piotrkowska 67 (L. O. P. P.)

Klub Lotniczy Podlaskiej Wytwórni Samolotów (1923) — Biała Podlaska, P. W. S.

Aeroklub Akademicki w Gdańsku (1929) — Langfuhr, Heeresanger 11.

PRZEMYSŁ

Reprezentuje: Zrzeszenie Przemysłowców Lotniczych — Warszawa, Smolna 23, tel. 303-52.

Wytwórnie płatowców:

Państwowe Zakłady Lotnicze — Warszawa, Puławska 2, tel. 8-73-03.

Podlaska Wytwórnia Samolotów S. A. — Biała Podlaska. Zarząd: Warszawa, Natolińska 13, tel. 8-91-46.

Zakłady Mechaniczne E. Plage i T. Laśkiewicz — Lublin, Fabryczna 21-26. Biuro warszawskie: Smolna 23, tel. 325-11.

Sp. Akc. „Samolot" — Poznań-Ławica.

Wytwórnie silników:

Polskie Zakłady Skody — Warszawa — Okęcie, tel. 610-44.

Fabryka maszyn precyzyjnych „Avia" — Warszawa, Siedlecka 63, tel. 10-28-41.

Sp. Akc. „Autoremont" — Warszawa, Wolność 5.

KOMUNIKACJA

Polskie Linje Lotnicze „LOT" — przedsiębiorstwo państwowo - samorządowe. Przewóz pasażerów, poczty i towarów. (Patrz rozkład lotów).

Zarząd — Warszawa, Marszałkowska 138, tel. 547-60, lotnisko — 8-08-50.

Oddziały:

Bydgoszcz — lotnisko, tel. 19-19.
Katowice — lotnisko, tel. 1-35 i 1-43.
Kraków — Szpitalna 32, tel. 32-22 i 25-45 (lotnisko).
Lwów — Jagiellońska 20, tel. 45-71 i 29-36 (lotnisko).
Poznań — Wały Zygmunta Starego 4, tel. 55-16 i 67-11 (lotn.).
Gdańsk—Langfuhr, lotnisko, tel. 415-31.
Brno — lotnisko, tel. 42-66.
Bukareszt — Lascar Catargin 25, tel. 232-50 i 232-67.
Czerniowce — lotnisko.
Galacz — lotnisko.
Wiedeń — Tegetthoffstrasse 7, tel. R 21-0-84 i R. 48-5-60.

SKRZYDLATA POLSKA

DAWNIEJ MŁODY LOTNIK

MIESIĘCZNIK LOTNICZY

POŚWIĘCONY GŁÓWNIE LOTNICTWU SPORTOWEMU I TURYSTYCE POWIETRZNEJ

ORGAN POLSKICH KLUBÓW LOTNICZYCH

REDAKTOR: JERZY OSIŃSKI

WYDAWCA: LIGA OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ

Adres Redakcji i Administracji: **WARSZAWA, CHMIELNA 27 m. 7.** Tel. 654-75. Konto P. K. O. 9511

Warunki prenumeraty: W kraju rocznie — 10 zł., półrocznie — $5^1/_2$ zł., kwartalnie — 3 zł. **Numer pojedyńczy 1 zł.** Zagranicą rocznie — 8 fr. szw., półrocznie 4 fr. szw. **Ceny ogłoszeń:** 1 str. — 300 zł., $^1/_2$ str. — 180 zł., $^1/_4$ str. — 100 zł., $^1/_8$ str. — 70 zł.

Prenumeratę przyjmuje się na okres kalendarzowy i wymawia przed upływem jej okresu; inaczej pismo wysyłane jest nadal, zaś prenumerator zaciąga wobec Wydawnictwa dług. Przy zamawianiu egzemplarzy pojedyńczych należy załączać znaczki pocztowe na porto lub wpłacać dodatkowo: przy 1 egz. — 15 gr., 2 — 3 egz. — 25 gr., 4 — 7 egz. — 50 gr., 8 — 12 egz. 60 gr.

SKRZYDLATA POLSKA JEST DALSZYM CIĄGIEM MŁODEGO LOTNIKA, KTÓRY PO WŁĄCZENIU DOŃ PILOTA PRZYBRAŁ OBECNY TYTUŁ Z DNIEM 1 LIPCA 1930 ROKU

POLSKIE LINJE LOTNICZE „LOT“

ROZKŁAD LOTÓW

Ważny od 1. IX. 1930 do 15. III. 1931 r.

SAMOLOTY KURSUJĄ CODZIENNIE Z WYJĄTKIEM NIEDZIEL

Godzina				Kierunek	Godzina			
od 1.IX. do 15. X. 1930		od 16.X.30 do 15.III 1931			od 16.X.30 do 15.III 1930		od 3.IX do 15.X 1931	
	12.50		12.50	↓ o. Warszawa p. ↑	11.10		11.10	
	15.00		15.00	p. Poznań o.	9.00		9.00	
	13.15		13.15	↓ o. Warszawa p. ↑	11.00		11.00	
	15.15		15.15	p. Bydgoszcz o.	9.00		9.00	
	8.30		8.30	↓ o. Warszawa p. ↑	14.45		14.45	
	10.30		10.30	p. Katowice o.	12.45		12.45	
	6.30		12.00	↓ o. Warszawa p. ↑	12.00		16.30	
	9.00		14.30	p. Lwów o.	9.30		14.00	
	12.30		12.30	↓ o. Warszawa p. ↑	11.30		11.30	
	15.00		15.00	p. Gdańsk (Danzig) o.	9.00		9.00	
10.50	12.30	10.50	12.30	↓ o. Katowice p. ↑	10.45	12.20	10.45	12.20
11.35	13.15	11.35	13.15	p. Kraków o.	10.00	11.35	10.00	11 35
*	**	*	**	↓ ↑	**	*	**	*
11.15	11.14	11.15	11.15	o. Katowice p.	12.00	12.00	12.00	12.00
—	12.55	—	12.55	p. Brno o.	10.20	—	10.20	—
—	13.15	—	13.15	o. Brno p.	10.00	—	10.00	—
13.45	14.15	13.45	14.15	p. Wien o.	9 00	9.30	9.00	9.30
*	***	*	***	↓ ↑	***	**	***	**
9.40	10.40	8.00	9.00	o. Lwów p.	15.30	14.30	14.30	13.30
14.00	15.00	12.30	13.30	p. Galati o.	11.00	10.00	10.10	9.10
14.20	15.20	13.00	14.00	o. Galati p	10.30	9.30	9.50	8.50
15.40	16.40	14.30	15.30	p. Bucuresti o.	9.00	8.00	8.30	7.30

OBJAŚNIENIE ZNAKÓW:

* samoloty kursują tylko w poniedziałki, środy i piątki

** samoloty kursują tylko we wtorki, czwartki i soboty

*** czas wschodnio-europejski

o. — odlot

p. — przylot

MIEJSCE

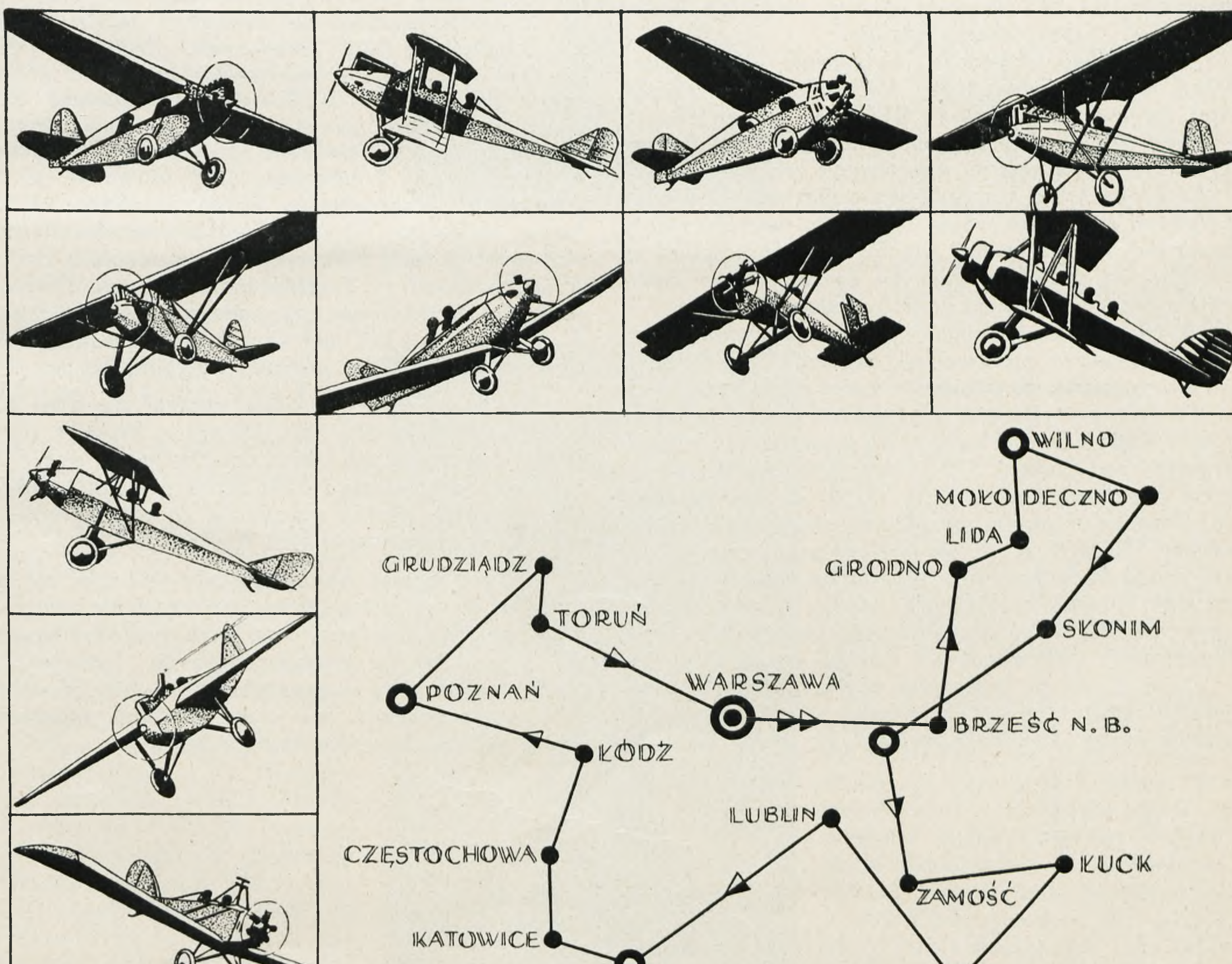
ZAREZERWOWANE NA ŻYCZENIE

WYTWÓRNI „AVIA“


SHELL
OLEJE
SHELL
SĄ UŻYWANE STALE PRZEZ
SZEREG WYBITNYCH PILO=
TÓW–MIĘDZ. INNEMI PRZEZ
MORZIKA·ZWYCIĘZCĘ MIĘDZY
NARODOWEGO RAJDU AWJONETEK
W LATACH–1929 i 1930
JENERALNE PRZEDSTAWICIELSTWO NA POLSKĘ
POLSKA FABRYKA EKSTRAKTÓW GARBARSKICH S.A.
WYDZIAŁ SHELL
WARSZAWA • SMOCZA 43 • TEL. 319-51

SKRZYDLATA »POLSKA«

ROK I (VII) PAŹDZIERNIK 1930 Nr. 4 (72)



III. KRAJOWY · KONKURS · AWIONETEK

NA WIDNOKRĘGU

III-ci Krajowy Konkurs Awionetek nie zawiódł oczekiwań. Przeciwnie, przeszedł je nawet pod pewnemi względami. Tak wielkiej bowiem sprawności w rajdzie mogliśmy się nie spodziewać. Mieliśmy zupełne prawo obawiać się o niektóre silniki, szwankujące na innych zawodach, mogliśmy przecież nie zaufać niektórym pilotom, próbującym w bądźcobądź ciężkich zawodach swoich młodych sił. Wreszcie, nie zapominajmy, że awionetki lądowały na wielu lotniskach świeżo otwartych i dotąd przez żadne maszyny nie odwiedzanych. Tymczasem i z tych stron zawodu nie doznaliśmy. Sprawność techniczna była wspaniała, a najmłodsi piloci wywiązali się z trudnego zadania znakomicie.

Dzięki dobrej pogodzie, udało się konkursowi spełnić także zadania propagandowe. Rajd po Polsce był potężną manifestacją lotnictwa, przekonującą społeczeństwo, że jego grosz ofiarny, składany do kas L. O. P. P., tworzy rzeczy wielkie.

Zwycięstwo przypadło bezspornie awionetkom Sekcji Lotniczej studentów Politechniki Warszawskiej. Znowu zatriumfowały RWD—y. Wszystkie one, w liczbie ośmiu, ukończyły cały konkurs w dobrej formie, zajmując w ogólnej klasyfikacji czołowe miejsca w obu grupach. Ta stuprocentowa, niezmiernie rzadko spotykana sprawność ekipy stwierdza nietylko zalety konstrukcyjne płatowca i silnika, lecz także świadczy o starannem przygotowaniu się do zawodów i umiejętnem przeprowadzeniu w nich udziału.

Wynik konkursu, zgodny z przewidywaniami, nagrodził samoloty rzeczywiście najbardziej wartościowe, o oryginalnej konstrukcji i dużej wydajności. Tylko nie należy utożsamiać klasyfikacji konkursowej ze stopniem użyteczności maszyn do powszednich potrzeb turystyki powietrznej. Przy stosowaniu wyników konkursu praktycznie nie można obejść się bez korektywy. Mianowicie trzeba uwzględnić okoliczność, że regulamin III-go K. K. A. nie jest bez wad i poszedł raczej drogą faworyzowania samolotów rasowych. Stąd powstała pewna rozbieżność między wartością maszyny wogóle, a jej przydatnością powszednią. Jeśli chcielibyśmy zastosować do maszyn uczestniczących w III-im K. K. A. kryterjum użyteczności dla przeciętnego pilota turysty (a właśnie dla tej kategorji pilotów kluby poszukują awionetek), wynik różniłby się od konkursowego, o czem łatwo mogą się przekonać czytelnicy z zestawienia, podanego w odpowiedniej części sprawozdania. Znaczną część uwag poświęconych w ostatnim numerze Skrzydlatej Challenge'owi możnaby z powodzeniem odnieść i do III-go K. K. A. Wady regulaminowości wyszły na jaw i w naszych zawodach. Nie umniejsza to zresztą wartości samego konkursu, bo, jak zaznaczyliśmy we wspomnianym artykule, zawsze obok oficjalnych wyników, które regulamin nakazuje lub zezwala zanotować, jest wiele spostrzeżeń ubocznych, dających wraz z tamtemi możność wyrobienia sobie sądu według kryterjów innych, niż regulaminowe.

Do rywalizacji w III-im K. K. A. stawali obok konstruktorów piloci i właściciele maszyn, a więc przedewszystkiem kluby lotnicze. Należy słów parę powiedzieć i o tych spółuczestnikach zwycięstwa.

Z pośród klubów na pierwszem miejscu znalazł się znowu Aeroklub Akademicki Krakowski. Klub ten był właścicielem zwycięskiej awionetki w konkursie poprzednim. DKD — 4 była wówczas budowana specjalnie na konkurs i występowała jako jedyna awionetka klubowa. Na konkurs tegoroczny A. A. K. zgłosił 4 maszyny: DKD—3, RWD—4, oraz 2 awionetki konstrukcji p. J. Sidy, wybrane na konkursie klubowym i przez Klub zbudowane. Jedna z awionetek p. Sidy była zaopatrzona w silnik krajowy Avia, co świadczy o szlachetnem dążeniu Klubu do pozbycia się motorów zagranicznych. Z konkursu A. A. K. wychodzi bez nagrody, mimo to jednak okazał się z pośród Klubów nagrody najgodniejszym.

Co do pilotów, to znowu popisał się Klub Krakowski. Wystwił on, jako jedyny z Klubów, dwóch swoich najmłodszych asów, wyszkolonych w r. 1929. Panowie Sołtykowski i Sido zaprezentowali najmłodszą generację pilotów wspaniale, za co zaskarbili sobie wdzięczność wszystkich Klubów.

III-ci Krajowy Konkurs Awionetek udał się więc świetnie, będąc niewątpliwie najwspanialszym z dotychczasowych konkursów polskich. Niejednemu przywrócił on wiarę w postęp rodzimego lotnictwa, zachwianą ostatniemi niepowodzeniami, nas zaś utwierdził w przekonaniu, że rozwój lotnictwa sportowego jest w Polsce niezwykle żywy i duży.



III-ci KRAJOWY KONKURS AWIONETEK

Uczestnicy.

Jak to już podaliśmy w poprzednim numerze, do konkursu zgłoszono 24 awionetki. Cztery z nich, a mianowicie awionetki klubów: lubelskiego (LKL-2) i poznańskiego (konstr. inż. Janowskiego) oraz 2 płatowce konstr. p. Morysona z Ostrowia nie przybyły. LKL—2 uległa wypadkowi podczas startu z Lublina; pozostałe maszyny nie zostały na czas ukończone.

Tak więc ustawiło się na starcie w dn. 24.IX. 20 awionetek, przyczem S—2, pilotowana przez kpt. Halewskiego, przyleciała, z powodu mgły, z opóźnieniem, otrzymując za to 50 punktów karnych.

W pierwszym dniu sprawdzano dokumenty oraz wagę maszyn. Okazało się, że niektóre awionetki nie posiadają wszystkich dokumentów, pozwalających na zarejestrowanie ich, a co za tem idzie — na udział w konkursie. Braki te udało się jednak szczęśliwie wszystkim i w porę usunąć tak, że do konkursu nie dopuszczono jedynie awionetki DKD—5 konstrukcji Działowskich — za przekroczenie wagi.

Zawody rozpoczęło 19 maszyn. Wymienimy je według grup i ilości.

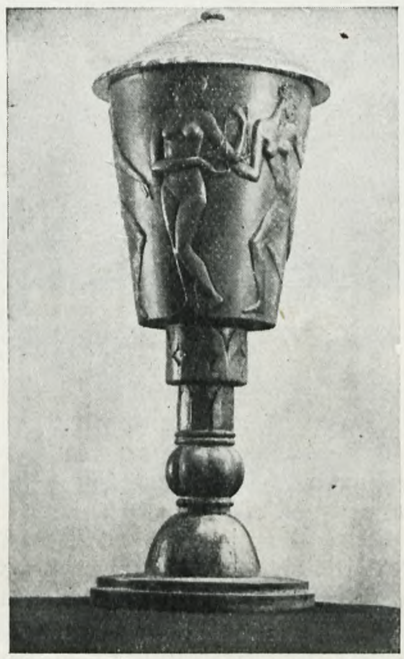
Grupa I (I i III kat. F.A.I.) — 14 awionetek, a mianowicie:

4 szt. RWD-4 konstrukcji inżynierów: Rogalskiego, Wigury i Drzewieckiego z następującemi załogami: por. Fr. Żwirko i inż. S. Wigura z A.A.W., kpt. dypl. M. Iżycki i M. Rapp z A.A.P., inż. S. Grzeszczyk i K. Chorzewski z A.A.L. oraz J. Sołtykowski i ppor. J. Wlassak z A.A.K.;

3 PWS-y — PWS-50, konstr. mjr. Makowskiego i A. Bobeka (pil. inż. Krasicki z S.K.L., mech. W. Kondracki), PWS-51 konstr. inż. S. Cywińskiego (K. Stefaniuk i T. Drozdowski z K.L. PWS) oraz PWS-52 konstr. inż. A. Ciołkosza i A. Uszackiego (por. inż. J. Lewoniewski i mech. M. Zawodniak);

2 awionetki konstr. Działowskich — DKD-3 (por. Gaździk z A.A.K. — awion. jednomiejscowa) i DKD—4 (ppor. E. Kowalczyk i M. Działowski — z A.A.K.);

2 awionetki A. A. K. konstr. Sidy — S-1 (J. Sido i kpt. M. Lisiewicz — z A.A.K.) oraz S—2 (kpt. Halewski i dyr. inż. W. Bereza — z A.A.W.);



Nagroda P. Ministra Komunikacji dla Klubu zwycięskiej awionetki w grupie I-ej (rzeźba Olgi Niewskiej — zdobył A. A. W.).



Nagroda P. Min. Komunik. (rzeźba Gruberskiego) dla zwycięskiej awionetki w grupie II-ej, zdobyta przez A. A. P.

PZL-5 konstr. inż. Malinowskiego z pil. Orlińskim (A.A.W.) i mech. M. Balcerzakiem;

MN-5 konstr. Medweckiego i Nowakowskiego z pil. B. Szczepanikiem oraz pasażerami: wice prezesem A.A.Wil. H. Kwiatkowskim i mech. W. Bursą;

JD-2 konstr. inż. Drzewieckiego z pil. kpt. Giedgowdem (A. A. W.) i mech. B. Kocjanem.

W grupie II-ej (II i IV kat. F. A. I.) startowało 5 awionetek, a mianowicie:

4 szt. RWD-2 konstr. inż.: Rogalskiego, Wigury i Drzewieckiego z załogami następującemi: inż. J. Drzewiecki z A.A.W. i Hański, inż. S. Rogalski i inż. S. Prauss — z A.A.W., por. H. Skrzypiński i K. Góralewicz — z A.A.P oraz S. Tondis i A. Jankowski z A. A. Wil. Jako piąta maszyna w tej klasie wystąpiła

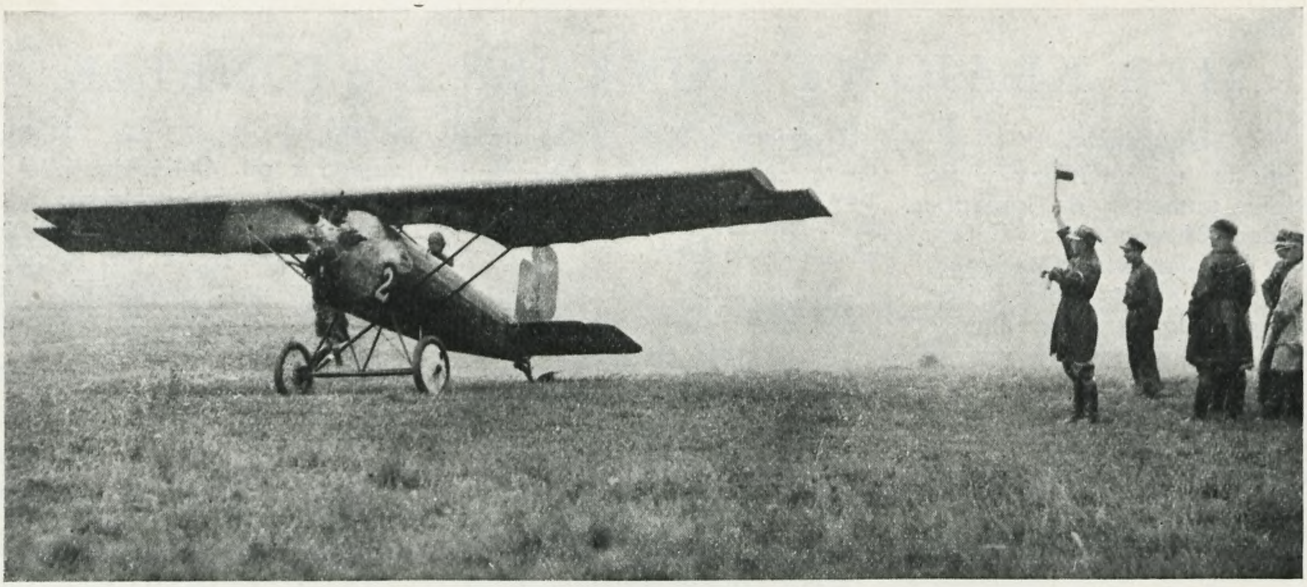
WZ-11 „Kogutek“, jednomiejscowa awionetka konstr. inż. W. Zalewskiego o wadze zaledwie 135 kg, pilotowana przez kpt. Babińskiego.

Ta ostatnia maszyna — jak to już pisaliśmy — podtrzymywała klasę, wycofując się po pierwszej próbie.

Start i wysokość.

Wyczyny sportowe rozpoczęła próba krótkości startu. Najlepszy wynik w grupie I-ej (90 m) uzyskała S—2 kpt. Halewskiego, po niej znalazły się: S—1 pilotowana przez Sidę oraz RWD—4 kpt. Iżyckiego (po 110 m). W grupie II-ej najkrótszy start uzyskała RWD—2 inż. Drzewieckiego (120 m).

W locie na wysokość pierwsze miejsca przypadły RWD-om Grzeszczyka i Iżyckiego, którzy wznieśli się na 1500 m w 8 minut. Następne zdobył Halewski na S—2 (9 min.). Żwirko, którego RWD-a miała obciążenie o 64 kg większe, wznosił się 15 min., Sołtykowski — 10. Pechowcami w tej próbie byli: Sido i Szczepanik. Nie udało się im osiągnąć nakazanej wysokości za pierwszym razem. P. Sido, przy powtarzaniu próby, zyskał czas bardzo dobry — 10 minut, ale — stosownie do regulaminu — nie był mu zaliczony.



DKD—3 rozpoczyna zawody próbą startu.

W grupie II-ej zwyciężyła znowu RWD—2 Drzewieckiego, weteranka znana z pierwszego lotu Żwirki po Europie i rekordu wysokości, uzyskując czas wznoszenia — 13 min. Po Drzewieckim znalazł się Skrzypiński (14 min.). Próby nie wykonał „Kogutek" kończąc temsamem swój udział w konkursie.

Próba szybkości.

Była to najciekawsza i najefektowniejsza część konkursu. Wobec zdyskwalifikowania „Kogutka" brało w niej udział 18 maszyn. Wykonały one 5 okrążeń na szlaku: Warszawa — Raszyn — Piaseczno — Warszawa, liczącym 181 km. Awionetki startowały w odstępach 5-minutowych przelatując nad punktami kontrolnemi gromadnie. Liczna publiczność, zebrana na lotnisku mokotowskim w dn. 28.IX, miała okazję oglądać emocjonujący wyścig powietrzny. W ciągu zaledwie półtorej godziny samoloty przeleciały 90 razy tuż obok publiczności, przeważnie na niewielkiej wysokości. Co chwila z za budowli wyskakiwała grupa maszyn, zniżała lot nad miejscem kontroli, znajdującem się z boku lotniska i zawracała do następnego etapu trójkąta. Niektórzy piloci, zwłaszcza Orliński i Drzewiecki, czynili to z dużym efektem budząc entuzjazm wśród publiczności.

Pierwszy usiadł Grzeszczyk na RWD-zie po 1 godz. 16 min. lotu, wyprzedzając DKD-3 i PWS-51. Największą szybkość (164,7 km g) uzyskał najmłodszy pilot, J. Sołtykowski, który ukończył lot po 1 godz. 5 min. Najlepszy wszakże wynik bezwzględny, zależny — jak wiemy — od ciężaru użytecznego i zużycia paliwa, osiągnęły RWD—2 Skrzypińskiego i Drzewieckiego oraz RWD—4 Żwirki. Rywalami RWD okazały się w tej próbie PWS-y: 50 i 52 (inż. Krasickiego i por. Lewoniewskiego).

Próba szybkości *), dzięki powiązaniu jej z zużyciem paliwa i ciężarem użytecznym, zależała w dużej mierze od doświadczenia pilota i orjentowania się w regulaminie. Rutyna konkursowa miała tu duże pole do zastosowania i rzeczywiście oddała ona niektórym zawodnikom cenne usługi.

Ale tylko niektórym. Znaleźli się bowiem piloci, którzy — tak przynajmniej można sądzić z wyników — wogóle zignorowali regulamin i nie zadali sobie poprostu trudu przestudjowania wzoru.

Raid.

Szczegółowo raidu nie będziemy na tem miejscu omawiać. Na tabeli szybkości na str. 8 znajdzie uważny czytelnik wszystko, co go może interesować.

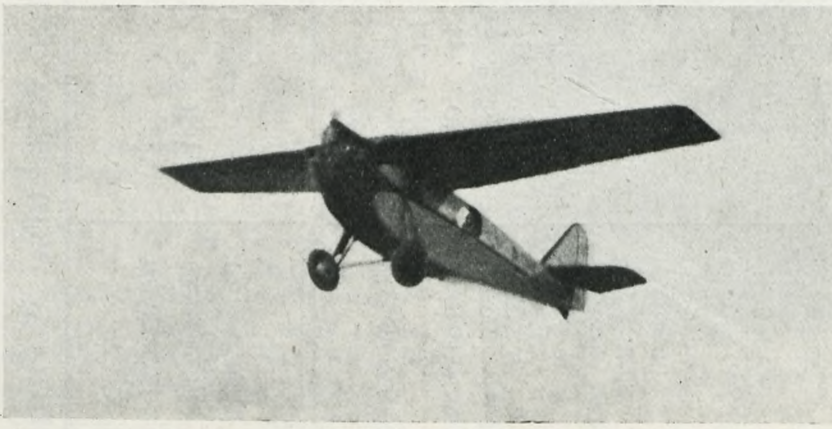
*) Nazwa niewłaściwa, gdyż szybkość była tylko jednym z trzech czynników próby.



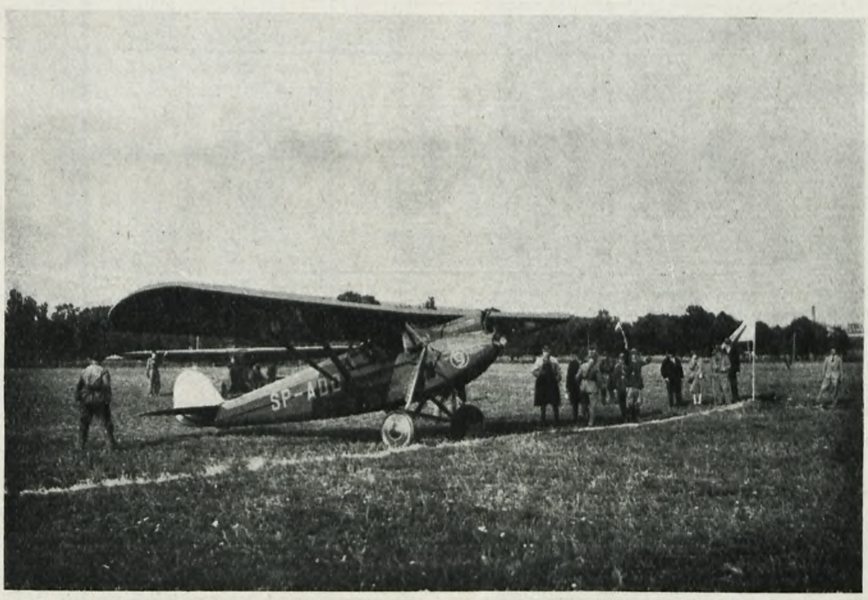
Lotnisko warszawskie w pierwszym dniu konkursu.



Awionetki przed przeglądem P. Ministra Komunikacji



RWD — 4 w locie na wysokość.



PWS — 52 gotuje się do próby szybkości.



Raid... Grzeszczyk ląduje w Katowicach.

Lot rozpoczęło 18 maszyn, t. j. wszystkie, uczestniczące w próbie szybkości. Zaraz na pierwszym etapie odpadły: PWS—50 inż. Krasickiego, DKD—3 por. Gaździka oraz S—2 kpt. Halewskiego. Inż. Krasicki, zmuszony do lądowania na trasie Brześć—Grodno, uszkodził samolot tak, że musiał wycofać się z konkursu. Podobnie por. Gaździk, lecący na Anzani'm. Kpt. Halewski połamał podwozie natrafiając podczas lądowania w Lidzie na wyboje. Na szczęście był to jedyny tego rodzaju wypadek w konkursie. Załoga S—2 usiłowała naprawić podwozie i lecieć dalej, okazało się to jednak niemożliwe do uskutecznienia w regulaminowym czasie, musiano więc z dalszego udziału w konkursie zrezygnować. Odpadnięcie S—2 było najbardziej smutnym faktem w czasie całego konkursu, gdyż maszyna ta posiadała silnik krajowy (konstr. Zalewskiego, wykonany w „Avii"). Dotychczasowe próby wróżyły silnikowi debiut zupełnie udany.

Na pierwszym etapie spotkała przygoda również por. Lewoniewskiego, któremu jednak udało się uszkodzenia w porę naprawić i lecieć dalej bez punktów karnych.

Na drugim etapie odpadł ppor Kowalczyk na DKD—4. Na czwartym — p. Stefaniuk na PWS—51.

Reszta maszyn, t. j. 13, ukończyła raid w terminie, w zupełnej zgodzie z rgeulaminem. Terminy etapów dziennych były ściśle przestrzegane przez wszystkich pilotów. Jedynie por. Lewoniewski, wskutek wzmiankowanego wyżej wypadku, zmuszony był do nadrobienia czasu na dwóch pierwszych etapach.

Regulamin nie przewidywał próby regularności. Mimo to, jak wnioskujemy z tabeli, niektórzy piloci starali się zachować na ca-

Szczegółowe wyniki III-go Krajowego Konkursu Awionetek

Uwaga: Tłustym drukiem oznaczono wyniki najlepsze. Gwiazdką — wynik próby powtórnej = 0 punktów. W nawiasach podsumowane są punkty zawodników zdyskwalifikowanych z powodu nieodbycia nakazanego 1-go etapu dziennego raidu.

Miejsce w ogólnej klasyfikacji	AWIONETKA (typ)	SILNIK (typ i moc)	PILOT	WŁAŚCICIEL i zgłaszający (w nawiasie)	Wyczyny sportowe: Próba krótkości startu[1] (max. 60 p.): Długość w m	Ilość punktów	Lot na wysokość[2] (max. 100 p.): Czas wznosz. na 1500 m	Ilość punktów	Próba szybkości w obwodzie zamkniętym (181,2 km)[3] (max 600 punktów): Szybkość w km/godz. (V)	Ciężar użyteczny w kg. (G)	Zużycie benzyny na 100 km w kg (P)	Stosunek $\frac{VG}{P}$	Ilość punktów	Lot okrężny 2718,1 km[4] (max. 400 p.): Ilość odbytych etapów	Ilość punktów	„Przydatność" awionetki: Walory techn. (max. 100 p.)[5]: Stosunek cięż. użyteczn. do własnego	Ilość punktów	Punkty za wyekwipowanie	Punkty za demontaż	Zestawienie ogólne punktów: Wyczyny sportowe	Przydatność	Punkty karne (odlicza się)	Ogółem punktów	Miejsce w og. klas.
	Grupa I.																							
1	RWD-4	Cirrus Hermes 105	por. F. Żwirko	Sekcja Lotn (AAW)	180	30	15	53	148,9	368	11,41	4798	**600**	6	400	**0,893**	**100**	**100**	—	**1083**	**200**	0	**1283**	1
2	RWD-4	Cirrus Hermes 105	inż. S. Grzeszczyk	A. A. L.	140	39	**8**	**100**	143,0	304	11,59	3750	469	6	400	0,743	62	70	—	1008	132	0	1140	2
3	JD-2 bis	Genet 80	kpt. I. Giedgowd	inż. Rychter (AAW)	140	39	13	62	120,8	264	9,60	3558	445	6	400	0,795	75	80	25	946	180	0	1126	3
4	PWS-52	Gipsy 85	por. J. Lewoniewsk	Podl. Wytw. Samol.	200	27	17	47	129,4	**389**	13,91	3616	453	6	400	0,886	98	70	25	927	193	0	1120	4
5	RWD-4	Cirrus Hermes 105	kpt. M. Iżycki	A. A P.	110	49	**8**	**100**	135,9	301	11,81	3464	433	6	400	0,727	58	50	15	982	123	0	1105	5
6	RWD-4	Cirrus Hermes 105	J. Sołtykowski	A. A K.	150	36	10	80	**164,7**	264	14,02	3101	388	6	400	0,601	26	70	–	904	96	0	1000	6
7	PZL-5	Gipsy 85	B. Orliński	Państw. Zakł. Lotn.	120	45	19	42	120,8	299	13,24	2728	341	6	400	0,784	47	70	**40**	828	157	0	985	7
8	MN-5	Genet 80	por. T. Szczepanik	A. A. Wil.	130	42	28*	0	130,9	309	14,24	2840	355	6	400	0,733	59	80	**40**	797	179	0	976	8
9	S-1	Cirrus M 85	J. Sido	A. A. K.	110	49	10*	0	148,9	212	10,65	2964	371	6	400	0,485	— 4	80	—	820	76	60	836	9
10	PWS-51	Genet 80	K. Stefaniuk	K. L. PWS	170*	0	22	36	110,9	269	13,24	2253	282	3	90	0,614	29	50	—	408	79	0	487	10
11	DKD-4	Siemens-Halske 55	ppor. E. Kowalczyk	K. W. LOPP (A.A.K)	190*	0	27	30	124,9	242	4,07	2148	269	1	20	0,647	37	60	—	319	97	0	416	11
(12)	PWS-50	Cirrus M 85	inż. W. Krasicki	K. L. PWS	140*	0	26	31	126,4	306	10,54	3670	460	0	(0)	0,713	54	70	—	(491)	(124)	0	(615)	(12)
(13)	S-2	Avia WZ-7 80	kpt T. Halewski	A. A. K.	**90**	**60**	9	89	116,9	234	10,04	2724	346	0	(0)	0,563	16	80	—	(495)	(96)	110	(481)	(13)
(14)	DKD-3	Anzani 45	por. J. Gaździk	A. A. K.	200	27	21*	0	98,8	149	**9,44**	1559	195	0	(0)	0,474	— 7	30		(222)	(23)	0	(245)	(14)
	Grupa II.																							
1	RWD-2	Salmson 40	por. H. Skrzypiński	A. A. P.	140	51	14	93	118,1	**201**	**5,00**	**4748**	**600**	6	400	0,758	82	**60**	—	**1144**	142	0	**1286**	1
2	RWD-2	Salmson 40	inż. J. Drzewiecki	Sekcja Lotn. (AAW)	**120**	**60**	**13**	**100**	124,9	**201**	5,46	4598	81	6	400	0,813	**100**	10	—	1141	110	0	1251	2
3	RWD-2	Salmson 40	inż. S. Rogalski	A. A. W.	170	42	15	87	118,1	196	5,52	4193	530	6	400	0,734	75	**60**	—	1059	135	0	1194	3
4	RWD-2	Salmson 40	S. Tondis	A. A. Wil.	160	45	15	87	**143,0**	217	9,06	3425	433	6	400	**0,822**	**100**	**60**	—	965	**160**	0	1125	4
(5)	WZ-11	WZ-18 17	kpt. Z. Babiński	inż. Zalewski (AAW)	150	48	—	—	—	(76)	—	—	—	—	—	0,562	20	—	—	(48)	(20)	0	(68)	(5)

[1]) Obliczano ze wzoru $w_1 = \frac{x_1 . S}{s}$, przyczem $x_1 = 60$, S — najlepszemu wynikowi osiągniętemu w tej próbie, wyrażonemu w metrach, s — długości startu danego uczestnika. Maksymalna długość startu — 200 m.

[2]) $w_2 = \frac{x_2 . T}{t}$, przyczem: $x_2 = 100$, T = najlepszemu wynikowi wyrażonemu w minutach, t — czasowi danego uczestnika. Nakazana wysokość 1500 m, czas — 30 minut.

[3]) Za próbę szybkości w obwodzie zamkniętym: $w_3 = \frac{x_4 . r}{R}$, przyczem $x_4 = 600$, r — ustalone było dla każdego uczestnika w/g wzoru $r = \frac{V . G}{P}$, gdzie V = osiągniętej szybkości w km/godz., G — ciężarowi użytecznemu, P — zużyciu benzyny w kg. na 100 km. R = najlepszemu r. Maksymalna ilość osiągniętych punktów 600.

[4]) Za lot okrężny wynik końcowy (w_4) obliczony był w sposób następujący: za odbycie 1-go etapu dziennego — 20 punktów, 2-ch — 50 punktów, 3-ch — 90 punktów, 4-ch — 150 punktów, 5-ciu — 250 punktów, 6-ciu — 370 punktów. Za stawienie się w Warszawie lotem w określonym terminie, bez względu na ilość odbytych etapów, jednak nie mniej jak jeden, 30 punktów.

Ilość obowiązkowych etapów dziennych 1.

[5]) Walory techniczne obliczone były według wzoru: $q_1 = w_5 . \frac{z - 1/2}{Z - 1/2}$, przyczem $w_5 = 100$, z — ustalona była dla każdego uczestnika w sposób następujący: $z = \frac{G}{C}$, gdzie G = ciężarowi użytecznemu w kg., C — ciężarowi własnemu w kg., Z = najlepszemu z.

łej trasie jednakową szybkość. Największą regularność uzyskał por. Lewoniewski mając odchylenie od przeciętnej szybkości zaledwie 2,9%. Następne miejsca pod względem regularności lotu zajmują piloci: por. Skrzypiński (odch. = 3,89%), Sido (6,78%), inż. Drzewiecki (7,66%), kpt. Iżycki (7,81%), por. Żwirko (8,31%), inż. Rogalski (8,34%), kpt. Giedgowd (9,94%) i Sołtykowski (10,28%).

Wszystkie awionetki kończące raid przybyły do Warszawy w „idealnym" czasie, między godz. 13 a 14, w niedzielę 5.X., mimo wybitnie niesprzyjających warunków atmosferycznych. O godz. 13-ej wystrzelono rakietę na znak otwarcia lądowania. W tejże chwili ze wszystkich stron poczęły nadlatywać powracające z raidu maszyny. Zebrani na lotnisku przedstawiciele władz z p. min. Kühnem na czele, L. O. P. P. (p. prezes min. Eberhardt) i in. gratulowali lotnikom zasłużonych sukcesów, które — jeżeli zwłaszcza chodzi o regularność raidu — prześcignęły oczekiwania.

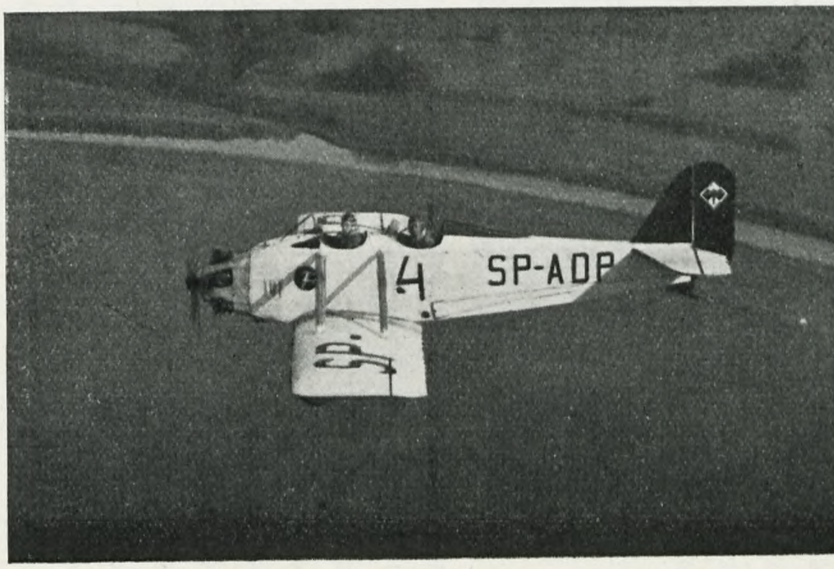
Kontrola przydatności.

Przydatność awionetek została obliczona przez ustalenie walorów technicznych, wyekwipowania oraz próbę demontażu.

Walory techniczne określano ze stosunku ciężarów: użytecznego do własnego. Z najlepszego wyniku tej próby ($^{0}/_{10}$) oraz konstrukcji wzoru (z — ½) wynikało, że ciężar własny nie może być większy niż 2 razy. Awionetki DKD—3 oraz S—1, których stosunek ciężarów był mniejszy od ½ otrzymały punkty ujemne. Maksymalną ilość punktów, t. j. 100, uzyskała RWD-a Żwirki. Inne RWD-y otrzymały znacznie mniej punktów: 62 (Grzeszczyka), 58 (Iżyckiego) i 26 (Sołtykowskiego). Drugie miejsce zajęła PWS—52 Lewoniewskiego — 98 punktów (a więc uzyskała zaledwie o 2 punkty mniej od czołowej RWD-y).

Ocenę wyekwipowania znajdziemy na umieszczonej dalej tabelce Przedewszystkiem spostrzegamy tam, że dotychczasowe bezsporne szanse Drzewieckiego do I-ej

AWIONETKI PODCZAS LOTU OKRĘŻNEGO



JD — 2 bis z pil. kpt. Giedgowdem.



S — 1 pilotowana przez p. J. Sidę.



RWD — 4 z pil. J. Sołtykowskim.

Miejsce w ogólnej klasyfikacji	PILOT	AWIONETKA	Szybkość na poszczególnych etapach: Warszawa — Brześć 181,7 km	Brześć — Grodno 173,2 „	Grodno — Lida 109,5 „	Lida — Wilno 85,5 „	Wilno — Mołodeczno 109,1 „	Mołodeczno — Słonim 170,3 „	Słonim — Biała 191,4 „	Biała — Zamość 148,2 „	Zamość — Łuck 152,1 „	Łuck — Lwów 144,3 „	Lwów — Lublin 184,8 „	Lublin — Kraków 223 „	Kraków — Katowice 70 „	Katowice—Częstochowa 61,4 „	Częstochowa — Łódź 104,9 „	Łódź — Poznań 192,1 „	Poznań — Grudziądz 175,4 „	Grudziądz — Toruń 52,6 „	Toruń — Warszawa 188,6 „	Średnia szybkość w całym locie (km godz).	Odchylenie średnie od szybkości średniej
1	Żwirko . .	RWD—4	139,7	157,4	156,4	150,9	159,6	176,1	**188,2**	177,8	172,2	149,2	154	145,1	150	160,1	170,1	149,7	175,4	121,4	179,6	160,0	8,31%
2	Grzeszczyk .	RWD—4	147,3	159,8	152,8	138,7	142,3	176,2	**188,3**	177,8	169	149,3	147,8	141	91,2	167,5	165,7	151,6	181,4	116,9	**185,5**	156,2	10,37%
3	Giedgowd .	JD—2 bis	121,1	134,9	117,3	122,1	139,3	141,9	159,5	150,7	138,2	149,3	130,4	132,6	127,2	**193,9**	143	137,2	84,8	116,9	133,1	131,4	9,94%
4	Lewoniewski	PWS—52	107,9	114,2	119,5	110,6	110,3	113,5	112,6	112,6	109,9	113,9	114,3	109,6	116,6	111,6	106,7	110,8	115,6	105,2	**125,8**	112,7	2,90%
5	Iżycki . . .	RWD—4	123,8	142,3	139,8	131,5	148,7	154,8	124,8	130,7	144,8	144,3	138,6	135	131,4	153,4	125,8	149,7	161,8	108,8	**163,9**	139,0	7,81%
6	Sołtykowski .	RWD—4	133,0	136,7	142,8	135,0	155,7	167,5	166,4	161,6	142,6	113,9	142,1	143,9	60	160,1	165,6	157,6	**169,7**	126,2	146,9	141,6	10,28
7	Orliński . .	PZL—5	85,1	126,7	128,8	125,1	136,3	143,9	**159,5**	145,7	144,8	135,2	128,9	118,2	116,4	136,3	143	113	83,5	108,8	134,7	122,8	13,86%
8	Szczepanik .	MN—5	77,9	94,4	107,7	106,9	109,1	126,1	122,1	101	69,1	109,6	85,9	44,6	76,4	89,8	99,9	48,4	**131,5**	80,9	120,4	84,4	28,93%
9	Sido . . .	S—1	118,5	134,9	136,9	128,2	139,3	140	**166,4**	143,4	142,6	139,6	126	123,6	123,6	131,5	136,8	129,5	157	98,6	136,3	134,8	6,78%
10	Stefaniuk . .	PWS—51	66,8	101,8	98,0	160,5	114,8	82,3	120,8	**123,4**	108,6	103,0	96,4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11	Kowalczyk .	DKD—4	75,6	102,8	93,8	94,9	**105,5**	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
(12)	Krasicki . .	PWS—50	63,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
(13)	Halewski . .	S—2	90,0	120,8	182,4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
(14)	Gaździk . .	DKD—3	50,2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1	Skrzypiński .	RWD—2	111,2	115,5	113,3	116,6	116,9	118,8	116	111,1	126,8	121,9	**127,4**	107,9	116,6	127	118,7	115,3	116,9	87,7	119,1	116,3	3,89%
2	Drzewiecki .	RWD—2	114,7	122,2	117,3	114	123,4	123	129	79,3	130,3	120,2	119,2	109,6	110,4	118,8	112,3	118,8	**138,4**	95	128,5	116,9	7,66%
3	Rogalski . .	RWD—2	99,1	122,2	119,4	116,5	133,5	136,2	140	136,8	132,2	129,1	117,9	115,2	116,6	141,6	136,8	122,5	**146,1**	104,1	130	125,2	8,34%
4	Tondis . . .	RWD—2	100,0	125,2	124	119,2	75,2	134,5	143,5	120,1	86,9	125,5	118	115,2	77,4	92,1	61,7	128	**146,1**	71,7	138	110,7	19,18%
(5)	Babiński . .	WZ—11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Awionetka	Pilot	Za spadochrony	Za rozrusznik lub iskrownik	Za urządzenie przeciwogniowe	Za podwójny ster	Za miejsca (2 lub 3)	Razem punktów
RWD — 2	Skrzypiński	—	30	20	—	10	60
"	Drzewiecki	—	—	—	—	10	10
"	Rogalski	—	30	20	—	10	60
"	Tondis	—	30	20	—	10	60
RWD — 4	Żwirko	20	30	20	20	10	100
"	Grzeszczyk	20	—	20	20	10	70
"	Iżycki	20	—	—	20	10	50
"	Sołtykowski	20	—	20	20	10	70
JD — 2	Giedgowd	20	10	20	20	10	80
PWS — 52	Lewoniewski	20	—	20	20	10	70
PZL — 5	Orliński	20	—	20	20	10	70
MN — 5	Szczepanik	—	10	20	20	30	80
S — 1	Sido	20	10	20	20	10	80
PWS — 51	Stefaniuk	—	—	20	20	10	50
DKD — 4	Kowalczyk	—	10	20	20	10	60
PWS — 50	Krasicki	20	—	20	20	10	70
S — 2	Halewski	20	10	20	20	10	80
DKD — 3	Gaździk	—	10	20	—	—	30



Nagroda p. Wabia-Wabińskiego za największą szybkość.

nagrody w II-ej grupie spadają. Otrzymał on za wyekwipowanie zaledwie 10 punktów, gdy inni — 60 — 100. Następnie widzimy, że RWD—4 są również niejednakowo wyposażone. Najwięcej punktów (100) zdobywa RWD-a Sekcji, później A.A.L. i A.A.K. (po 70); najmniej — A.A.P. (tylko 50). Gdyby RWD-a kpt. Iżyckiego miała wyekwipowanie kompletne, samoloty zbudowane w warsztatach Sekcji Lotniczej zdobyłyby wszystkie nagrody w obu grupach, nawet przy pomyślnym wyniku próby demontażu PWS—52 (patrz niżej).

Próba demontażu przewidywała trzy wypadki:

a) skrzydła składane, co dawało 40 punktów;

b) skrzydła odejmowane przy użyciu 2 ludzi — 25 punktów;

c) skrzydła odejmowane przy użyciu 4 ludzi — 15 punktów.

Maksymalny czas demontażu — 30 min. Zdemontowana (wzgl. złożona) awionetka winna była przejść przez tunel, markowany przez 2 bramki o rozmiarach 3 × 3½ m, ustawione w odległości 10 m.

Próba ta była nieobowiązkowa, to też brały w niej udział tylko te maszyny, którym mogła ona zmienić kolejność w ogólnej klasyfikacji.

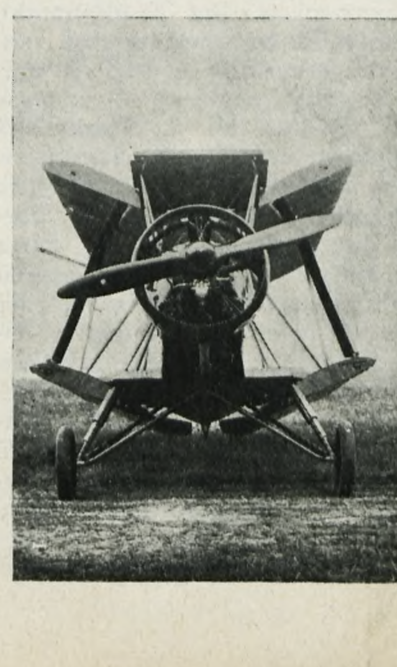
Składane skrzydła posiadały: PZL—5, MN—5 oraz PWS—52.



PWS — 52 i MN — 5 ze złożonemi skrzydłami.

Po złożeniu PWS—52 okazało się jednak, że nie może ona przejść przez bramkę będąc o kilkanaście centymetrów szerszą. Wskutek tego zaliczono jej jedynie punkty za demontaż (25 zamiast 40). Należy zaznaczyć, że analogiczna próba w challenge'u przewidywała bramkę o wymiarach 3½ × 3½ m.

Przez niezaliczenie składania skrzydeł, PWS—52 spadła z trzeciego miejsca na czwarte, wyprzedzona przez JD—2, której zaliczono za demontaż tyleż samo punktów.



UWAGI KRYTYCZNE

Na zakończenie niniejszego sprawozdania musimy jeszcze dodać kilka słów o organizacji i kontroli sportowej zawodów. Powstrzymujemy się na tym miejscu od uwag ogólnych, gdyż zawiera je artykuł wstępny.

Inicjatorem i organizatorem konkursu był Zarząd Główny L. O. P. P. Liga sfinansowała całe zawody. Kontrolą sportową zajmował się Aeroklub Rzeczypospoli-



P. Minister Komunikacji, żywo interesujący się III K. K. A., w otoczeniu członków Komisji Sportowej. Stoją: kpt. S. Skarzyński, mjr. J. Gilewicz, kpt. E. Młynarski, min. Kühn, mjr. B. Kwieciński i dyr. W. Makowski. Brak ppłka Wiedena.

tej, który z pośród swoich członków wyznaczył Komisję Sportową w składzie: ppłk. F. Wieden, dyr. inż. W. Makowski, mjr. B. Kwieciński, mjr. J. Gilewicz, kpt. S. Skarzyński i kpt. E. Młynarski. Kierownikiem zawodów był sekretarz generalny A. R. P. p. mjr. Kwieciński, zastępcą — członek K. L. S. kpt. pil. S. Skarzyński. Zarówno organizacja konkursu, jak i kontrola sportowa stały na wysokości zadania. Jest to w bardzo dużej mierze zasługą mjr-a Kwiecińskiego, który poświęcił konkursowi cały swój wolny czas i bogatą wiedzę konkursową. Uznanie należy się też wszystkim komisarzom sportowym i technicznym, urzędującym w Warszawie i na poszczególnych etapach. Każdy w swoim zakresie wywiązał się z nałożonego nań zadania.

Należy również z uznaniem podkreślić bardzo sprawną obsługę zaopatrzenia w materjały pędne, którą uskuteczniała znana firma Standard - Nobel.

Zastanówmy się teraz nad wartością regulaminu. Spotkał się on ze strony jednego z dzienników z zarzutem stronniczości i surową krytyką. Co do stronniczości, to o niej wogóle nie można mówić. Każdy przecież mógł we właści-



Jeden z punktów zaopatrzenia w paliwo firmy Standard-Nobel.

wym czasie składać opinje i ewentualne protesty. O ile wiemy, A. R. P. nie napotkał przed zatwierdzeniem regulaminu żadnych zastrzeżeń z czyjejkolwiek strony. Jeśli zaś chodzi o wady, to istotnie, jak każdy regulamin, tak i ten posiada je. Tembardziej, że układany był przed dwoma laty, w czasie, kiedy bardzo trudno było zorjentować się jakiemi drogami pójdzie rozwój sportu lotniczego i awionetki w Polsce. Dziś istnieją już skrystalizowane poglądy na temat warunków, jakim powinien odpowiadać płatowiec turystyczny. Ostatni challenge oparty był na mniej więcej współczesnych,



Sprawna obsługa zaopatrzenia.
(Zdjęcie przy maszynie kpt. Iżyckiego na lotnisku w Poznaniu).



Porucznicy H. Skrzypiński i F. Żwirko, piloci zwycięskich maszyn, oraz J. Lewoniewski zdobywca największej regularności w rajdzie.

	Challenge	III K.K.A.
Specjalna wygoda	36	—
Trzecie miejsce	27	20
Siedzenia obok	18	—
Miejsce na bagaż o określ. wymiar.	27	—
Składanie skrzydeł	72	40
Podwójny ster	18	20
Limuzyny	18	—
Konstr. metal.	18	—
Amfibje	—	50
Podwozie specj.	45	—
Rozrusznik i sposób zapusz. siln.	36	30
Ochrona ogniowa	18	20
Przyrządy ratownicze	42	30
Instrumenty pokł.	45	—
	420	210

światowych normach. Pamiętajmyż jednak, że sytuacja w chwili układania regulaminu III-go K. K. A. nie była tak pomyślna.

Głównemi brakami regulaminu było nieuwzględnienie próby lądowania oraz słabe nagradzanie przydatności i wyekwipowania maszyn. Krótkość lądowania jest bezsprzecznie zaletą bardzo ważną, zwłaszcza, jeśli chodzi o awionetkę, która winna być jaknajbardziej dstosowana do lądowań polowych. To też np. w ostatnim challenge'u uwzględniona była obok próby startu. Regulamin konkursu międzynarodowego przeznaczał na próby startu i lądowania 12% ogólnej ilości punktów, gdy regulamin III K. K. A. zaledwie 4%, a więc trzy razy mniej.

Pamiętając o różnicy w charakterze challenge'u i III K. K. A. (w konkursie międzynarodowym uwzględniony był w dużym stopniu pierwiastek sportowy zawodów, wyczyn pilota), możemy uczynić dalsze porównanie. Otóż, jeśli chodzi o wyekwipowanie (kontrolę przydatności), znowu różnice punktacji challenge'u i III K. K. A. są bardzo duże. Challenge przewidywał na przydatność 28% ogólnej ilości punktów, zaś III K. K. A. tylko 14%.

Przyjrzyjmy się co i jak było punkt. w challenge'u i na III K.K.A.*).

Z powyższego zestawienia widzimy, że tak ważne zalety, jak składanie skrzydeł, trzecie miejsce, odpowiedni bagażnik i wogóle wygoda były nagradzane bardzo skąpo. Dzięki temu niektóre maszyny bardzo użytkowne, lecz nie rasowe spadły na dalsze miejsca.



Pp. Jan Sołtykowski i Józef Sido z Aeroklubu Akademickiego w Krakowie, piloci wyszkoleni w Klubie w r. 1929, świtnie reprezentujący najmłodszą generację lotników.

Pozatem wadą było nieograniczenie ilości płatowców tego samego typu. Ponieważ był to konkurs maszyn, należało uniemożliwić zdobycie wszystkich nagród przez jeden typ płatowca.

*) Aby porównanie uczynić przejrzystem, zakładamy, że max. ilość punktów tu i tam była jednakowa (1500) przez pomnożenie punktów challenge'u przez trzy.



B. Orliński oraz inżynierowie Grzeszczyk i Drzewiecki—piloci maszyn zajmujących drugie miejsca.

WADY I ZALETY MASZYN

W poprzednich numerach Skrzydlatej zamieszczone były dokładne opisy wszystkich samolotów turystycznych, które brały udział w III Krajowym Konkursie Awionetek (uzupełniamy je w tym numerze opisem PWS—52). Dlatego też w niniejszym artykule omówimy nietyle cyfrowo, co krytycznie poszczególne typy polskich samolotów turystycznych. Postaramy się uczynić to jaknajbardziej bezstronnie, w porządku alfabetycznym.

Zaczynamy tedy od maszyn konstruktora Działowskiego. Na konkurs zgłosiły się trzy jego samoloty: DKD—3 z silnikiem Anzani



S — 2 z silnikiem krajowym Avia WZ 7 i jej załoga: kpt. Halewski i dyr. W. Bereza.



PWS — 50



PWS — 51

45 MK, DKD—4 z silnikiem Siemen 55 MK i DKD—5 z silnikiem Cirrus M III 85 MK. Opis DKD—5 jest w lipcowym numerze Skrzydlatej, str. 7. Samoloty DKD—3 i DKD—4 brały udział w II K. K. A. w r. 1928, DKD—4 zajął wówczas pierwsze miejsce. Wszystkie samoloty konstrukcji Działowskiego są górnopłatami pomyślanemi i wykonanemi nieźle. Wskutek przekroczenia dopuszczalnego ciężaru, DKD—5 nie została dopuszczona do konkurencji, szkoda, bo maszyna robiła niezłe wrażenie, pomimo drobnych wad, jak np. mały ster kierunkowy.

Samolot JD—2 bis, konstrukcji inż. Drzewieckiego, wykonany w warsztatach Sekcji Lotniczej. Prototyp tej maszyny brał udział w I i II K. K. A. w latach 1927 i



PZL — 5

1928 zdobywając w r. 1927 pierwsze miejsce. Jest to dolnopłat ze skrzydłem usztywnionem do kadłuba słupkami pracującemi na ściskanie. Tegoroczny JD—2 posiada nieco przedłużony kadłub i silnik Genet 80 MK zamiast starego Anzani 45 MK. Jest to dobra maszyna sportowa, posiada niezłą szybkość, jest b. czuła i zwrotna, ma za sobą dużą przeszłość sportową (kpt. Babiński), jest jednakże dosyć trudna w prowadzeniu; szkoda, że nie ma składanych skrzydeł.

Samolot MN—5, konstrukcji pp. Medweckiego i Nowakowskiego z Poznania, wykonany w poznańskiej fabryce „Samolot". Szczegółowy opis w Skrzydlatej z września b. r., str. 22. Jest to dwupłat o składanych skrzydłach z silnikiem Genet 80 MK. Komora usztywniona wyłącznie słupkami, bez linek lub taśm. Maszyna obmyślona i wykonana starannie, przedstawia, podobnie jak PZL—5 (patrz niżej), próbę stworzenia praktycznego samolotu turstycznego taniego w fabrykacji i łatwego w użytku, przyczem wyraźnie znać wpływy angielskie. Co do układu dwupłatowego, zastosowanego w tej maszynie, to ma on zaletę małej rozpiętości, ale, przy zastosowaniu grubego profilu, jest aerodynamicznie niewydajny. Konstruktorzy starali się tego uniknąć stosując odsunięcie dolnego skrzydła ku tyłowi i duży rozstaw skrzydeł.

Samoloty PWS—50, —51 i —52. Wszystkie trzy typy skonstruowane i wykonane w Podlaskiej Wytwórni Samolotów. Szczegółowe opisy są w Nr. lipcowym, str. 6 i 7. Szczególnym zbiegiem okoliczności te trzy maszyny przedstawiają trzy typowe rodzaje jednopłata. PWS—50 to jednopłat wolnonośny, gdzie grzbiet skrzydeł jest na równi z grzbietem kadłuba, PWS—51 jest dolnopłatem ze słupkami usztywniającemi, PWS—52 górnopłatem limuzyną z zastrzałami, o skrzydłach składanych.

Z tych trzech maszyn górnopłat - limuzyna PWS-52 przedstawia najudatniejszą próbę stworzenia użytkownej maszyny. PWS-50 oraz PWS-51 są mniej udatne i, jak na maszyny turystyczne, są cokolwiek zaduże. Dotyczy to szczególnie PWS-50, który posia-

Cechy charakterystyczne samolotów uczestniczących w III K. K. A.

Typ	WYKONAWCA	Rodzaj budowy	Silnik	Moc silnika MK	Długość m	Rozpiętość m	Powierzchnia m^2	Ciężar własny kg	Ciężar całkowity kg	Obciążenie powierzchni kg/m^2	Obciążenie mocy kg/Mk	Szybkość średnia km/g	Szybkość lądowania km/g	Czas wznoszenia na 1500 m min	Pułap praktyczny m	UWAGI
DKD — 3	B-cia Działowscy	Górnopłat	Anzani	45	4,5	8,4	11,5	314	463	—	—	100	—	21	—	z zastrzałami jednomiejsc.
DKD — 4	"	"	Siemens	55	5,5	9,0	13,0	374	616	—	—	125	—	27	—	z zastrzałami 2-miejscowy
JD—2 bis	Sekcja Lotn. Stud. Polit. W.	Dolnopłat	Genet	80	6,5	9,7	13,5	332	596	44,0	7,5	121	—	13	—	z zastrzałami 2-miejscowy
MN — 5	Wytw. „Samolot"	Dwupłat	"	80	7,0	9,0	23,0	421	730	31,5	9,1	131	—	28	—	3-miejscowy
PWS—50	Podlaska Wytw. Samolotów	Jednopłat skrzydło w środku kadł.	Cirrus M III	85	7,10	11,0	20,0	429	735	36,7	8,6	126,5	65	26	—	wolnonośny 2-miejscowy
PWS—51	Podlaska Wytw. Samolotów	Dolnopłat	Genet	80	7,75	10,8	18,0	438	707	39,2	8,8	111	70	22	3000	z zastrzałami 2-miejscowy
PWS—52	Podlaska Wytw. Samolotów	Górnopłat	D. H. Gipsy I	85	7,53	11,52	19,5	439	828	42,5	9,7	130	73	17	3500	z zastrzałami 3-miejsc. limuz.
PZL — 5	Państwowe Zakł. Lotnicze	Dwupłat	D. H. Gipsy I	85	6,9	8,3	21,8	437	736	33,6	8,6	121	70	19	5000	2-miejscowy
RWD — 2	Sekcja Lotn. Stud. Polit. W.	Górnopłat	Salmson Ad 9	40	6,15	9,8	13,6	267	484	35,5	12,0	120	65	14	4000	wolnonośny 2-miejscowy
RWD — 4	Sekcja Lotn. Stud. Polit. W.	"	Cirrus Hermes	105	7,0	10,5	15,0	420	770	51,0	7,3	150	—	8	5000	wolnonośny 2-miejscowy
S — 1	Józef Sido A.A.K.	"	Cirrus M III	85	7,8	11,4	17,0	437	649	38,0	7,6	150	60	10	4500	z zastrzałami 2-miejscowy

da skrzydło o znacznej rozpiętości i głębokości, przytem niedzielone i umieszczone w ten sposób, że zmniejsza znacznie pole widzenia.

Samolot PZL-5, skonstruowany i wykonany w Państwowych Zakładach Lotniczych w Warszawie. Dwupłat o składanych skrzydłach, z silnikiem Gipsy 85 MK, wzorowany na płatowcach angielskich, jednakże tak samo, jak samolot MN-5, z grubym profilem, co wpłynęło na pewne obniżenie wydajności. Mimo to, jako próba płatowca turystycznego jest dosyć udatny. Przytem posiada wielką zaletę, mianowicie niską cenę sprzedaży, co stwarza duże szanse zbytu

Samoloty RWD-2 i RWD-4, konstrukcja inżynierów: Rogalskiego, Wigury i Drzewieckiego, wykonane w warsztatach Sekcji Lotniczej. Obie maszyny są dobrze znane czytelnikom Skrzydlatej. Szczegółowe opisy w numerze lipcowym, str. 4. Typ RWD-2, to oprócz tak zw. „Kogutka" inż. Zalewskiego, jedyna prawdziwa awionetka, bo 40-konna. Pod względem aerodynamicznym rozwiązana bardzo czysto, dobrze lata, ma niezłą szybkość, jest mała i lekka, posiada dobry silnik i ma bardzo piękną przeszłość. W roku zeszłym loty por. Żwirki po Europie i rekord wysokości, w r. b. udział w challenge'u i pierwsze miejsce z pośród Polaków (Płonczyński). Przy tych wielu zaletach, można tej sympatycznej maszynce w zupełności darować małą widoczność do przodu i nieskładane skrzydło (jednakże dające się szybko odmontować). Wogóle RWD-2, jako awionetka, jest w kategorji lekkich maszyn typem bardzo udanym i z pośród maszyn uczestniczących w III-im K. K. A. konstrukcją najbardziej wartościową.

Typ RWD-4, rozważany jako maszyna turystyczna, jest mniej udatny. Szczęśliwe rozwiązanie RWD-2 skłoniło konstruktorów do zbudowania większej i silniejszej maszyny o tym samym typie. W rezultacie osiągnięto bardzo znaczną szybkość, co jest bezwzględnie dużą zaletą, jednakże okupiono to dłuższym startem i dużą szybkością lądowania, do czego dołączyły się: mała widoczność do przodu jak w RWD-2 i znacznie trudniejsze do odmontowania skrzydło (skutkiem dużego ciężaru). RWD-4 przypomina raczej, jak się ktoś zabawnie wyraził, maszynę pościgowo - turystyczną i nadaje się istotnie do bicia rekordów szybkości lub akrobacji, jednakże przy zastosowaniu do turystyki, mimo swe duże walory, ustępuje miejsca innym awionetkom krajowym.

Pozostaje samolot S-1, konstrukcji p. Sidy z Krakowa, zbudowany w A. A. K. Szczegółowy opis w Nr sierpniowym Skrzydlatej. W konkursie uczestniczyły dwie maszyny tego typu: jedna z silnikiem Cirrus MIII 85 MK, druga — z silnikiem Zalewskiego WZ7 80 MK, zbudowanym w fabryce Avia w Warszawie. Jest to maszyna lotna, ma krótki start, ląduje z małą szybkością, posiada dobrą wzbijalność i dobrą szybkość. Prócz tego, jak twierdzą piloci, łatwa w prowadzeniu. Z pośród maszyn konkursowych grupy I-ej możnaby ją uważać za najbardziej zbliżoną do ideału maszyny turystycznej (podobnie jak RWD-2 w kategorji lekkich maszyn), gdyby nie to, że maszyna ta jest jeszcze prototypem, który po pewnych poprawkach może się zamienić na sprzęt bardzo użytkowny. Chodzi tu o składalność skrzydeł, przewidzianą coprawda przez konstruktora, ale w prototypie nie zrealizowaną i o pewne wzmocnienie podwozia. Nie wiemy, jaki rzeczywiście ma spółczynnik wytrzymałości.

Tyle co do poszczególnych maszyn. Wyprowadźmy teraz ogólne maszyn, które w porównaniu z r. 1928 stanowią nietylko duży postęp, ale już pewne zdecydowanie w dwóch kierunkach. Pierwszy, bardzo silnie akcentowany, to maszyna turystyczna ciężka z silnikiem od 80 do 105 MK. W tym kierunku wypowiedziała się większość konstruktorów, prezentując nam różne maszyny, przeważnie górnopłaty, wykonane solidnie i nawet z komfortem. Drugi kierunek maszyny lekkiej z silnikiem 40 MK. był reprezentowany tylko przez RWD-2. To też z przykrością należy zauważyć stopniowy zanik awionetki słabosilnikowej w naszej twórczości maszyn turystycznych. Żałować należy, że konstruktorzy kwestję maszyny turystycznej starają się rozwiązywać tym najłatwiejszym sposobem — zwiększaniem liczby koni. A przecież mała maszynka jest lekka, ekonomiczna i nawet naprawdę użytkowna. Budowanie maszyn tego typu byłoby korzystne dla celów popularyzacji sportu lotniczego. Maszyny ciężkie, ze względu na swój koszt, są dostępne tylko dla klubów lub ludzi bogatszych. Maszyny lekkie znalazłyby zbyt pośród amatorów uboższych. Pozatem, z zadowoleniem stwierdzamy fakt większego niż dotąd zainteresowania się naszego rodzimego przemysłu lotniczego samolotem sportowym.



RWD — 2

ROZDZIAŁ NAGRÓD

Nagrody regulaminowe L. O. P. P.

I grupa:

I nagr. 6000 zł. — Sekcja Lotnicza S. P. W. za RWD—4, II nagr. 4000 zł. — Aeroklub Akad. we Lwowie za RWD—4, III nagr. 3000 zł. — Aeroklub Akad. w Warszawie za JD—2, IV nagr. 2000 zł. — Podlaska Wytwórnia Samolotów za PWS—52.

II grupa:

I nagr. 6000 zł. — Aeroklub Akademicki w Poznaniu za RWD—2, II nagr. 400 zł. — Sekcja Lotnicza S. P. W. za RWD—2, III nagr. 3000 zł. — Aeroklub Akad. w Warszawie za RWD—2, IV nagr. 2000 zł. — Aeroklub Akad. w Wilnie za RWD—2.

Nagrody Ministra Komunikacji

Puhary przechodnie dla klubów zwycięskich maszyn (obu grup): *A. A. w Warszawie* (I gr.) i *A. A. w Poznaniu* (II gr.).

1750 zł. za najlepszą regularność i dyscyplinę podczas rajdu w grupie I *p. J. Sido.*

Drugą takąż nagrodę w gr. II — *por. H. Skrzypiński.*

1500 zł. dla najlepszego pilota wyszkolonego w Klubie lotniczym — *p. J. Sołtykowski.*

Nagrody Komitetów L. O. P. P.

Puhar srebrny Kom. Stołecznego za największą szybkość w „próbie szybkości" — p. *J. Sołtykowski* dla A. A. K.

Puhar srebrny Kom. Lubelskiego za największą szybkość średnią na terenie województwa Lubelskiego — *por. Żwirko* dla Sekcji Lotn.

Popiersie marsz. Piłsudskiego Sekcji Kolejowej L. O. P. P. w Katowicach za najkrótszy start — *kpt. M. Iżycki.*

Album ziemi Nowogródzkiej Kom. Nowogródzkiego za pierwszy przylot do Lidy — *inż. Grzeszczyk.*

Postać Ikara Kom. Pomorskiego za największą średnią szybkość na przestrzeni Poznań—Toruń — *inż. Grzeszczyk.*

Złoty zegarek-bransoletka Kom. w Łodzi na największą średnią szybkość na trasie Warszawa—Łódź — *por. Żwirko.*

Złoty zegarek z łańcuszkiem Śląskiego Komitetu za największą średnią szybkość Warszawa—Katowice — *por. Żwirko.*

Srebrny komplet do likieru Kom. Poleskiego za najkrótszy start — *p. J. Sido.*

600 zł. Kom. Kieleckiego dla wytwórni za najlepsze wyposażenie techniczne awionetki — *Sekcja Lotnicza.*

400 zł. Kom. Kieleckiego za największą średnią szybkość na trasie Warszawa—Częstochowa — *por. Żwirko.*

300 zł. Kom. Wileńskiego za największą średnią szybkość Warszawa—Wilno *inż. Grzeszczyk i K. Chorzewski* (po połowie).

1000 zł. Kom. Poznańskiego za pierwszy przylot do Poznania — *kpt. Iżycki i M. Rapp* (po połowie).

500 zł. Pow. Kom. Ciechanowskiego za najlepszą punktację bez nagrody — *Orliński.*

Nagrody samorządów

1000 zł. Magistratu m. Warszawy dla załóg zwycięskich maszyn warszawskich w obu grupach — *por. Żwirko i inż. Wigura* oraz *inż. J. Drzewiecki* i *p. Hański* (każdy po 250 zł.).

Album m. Wilna za pierwszy przylot do Wilna — *inż. Grzeszczyk.*

Statuetka mag. m. Lwowa za największą średnią szybkość Warszawa—Lwów— *por. Żwirko.*

Żeton złoty mag. Brześcia za pierwszy przylot do Brześcia — *inż. Grzeszczyk.*

Złoty zegarek magistr. Słonimia za pierwszy przylot do tego miasta — *por. Żwirko.*



Pilot RWD-y poznańskiej kpt. dypl. M. Iżycki, prezes A. A. P.

Srebrny zegarek magistr. Lublina za pierwszy przylot do Lublina — *por. Żwirko.*

Srebrna papierośnica m. Grodna za najlepszy czas na szlaku Warszawa—Grodno — *inż. Grzeszczyk.*

Żardinjerka Sejmiku Słonimskiego dla pilota za największą szybkość Warszawa—Słonim — *por. Żwirko.*

Złocone pudełko Sejmiku Słonimskiego dla mechanika za największą szybkość j. w. — *inż. Wigura.*

Nagrody Stowarzyszeń

Statuetka Zrzeszenia Przemyslowców Lotniczych za największą ilość punktów awionetki skonstruowanej przez wytwórnię należącą do Zrzeszenia — *por. Lewoniewski* dla P. W. S.

Przybory lotnicze Klubu Lotniczego P. W. S. za wytrwałość (najmniejsza średnia szybkość w rajdzie) — załoga MN—5: *por. Szczepanik, H. Kwiatkowski i W. Bursa.*

Antyczna cukiernica Związku Ziemian w Słonimie za największą średnią szybkość Warszawa—Słonim w II gr. — *inż. J. Drzewiecki.*

Nagrody poszczególnych osób i firm

Złote zegarki prezesa A. R. P. ks. Radziwiłła za największą regularność w rajdzie — *por. Lewoniewski* w I-ej grupie i *por. Skrzypiński* w II-ej.

Portfel wartości 400 zł. prezesa K. L. S. bar. St. Rosenwertha za komfort i wyposażenie techniczne awionetki — *por. Lewoniewski* na PWS—52.

Papierośnica srebrna ks. Druckiego-Lubeckiego za najkrótszy czas w locie na wysokość — *kpt. Iżycki.*

Papierośnica srebrna b. min. Kiedronia, nacz. dyr. Zjedn. Hut Królewskiej i Laury za pierwszy przylot do Katowic— — *por. Żwirko.*

Papierośnica srebrna prezyd. m. Katowic dra Kocura za największą średnią szybkość w całym rajdzie — *por. Żwirko.*

Statuetka gen. Dobrodzieckiego, d-cy O. K. II, dla pilota wojskowego najlepszego w ogólnej klasyfikacji — *por. H. Skrzypiński.*

Popiersie marsz. Piłsudskiego, dar p. Chmielnikowskiego, dyr. oddziału Banku Polskiego w Brześciu za pierwszy przylot do tego miasta — *inż. Grzeszczyk.*

Antyczna papierośnica starosty w Zamościu, płka Pryzińskiego, za pierwszy przylot do Zamościa — *por. Żwirko.*

Wieczne pióro prezesa Kom. Woj. L. O. P. P. w Łodzi, mec. Biłyka, za pierwszy przylot do Łodzi — *por. Żwirko.*

Puhar przechodni pilota W. Woyny dla właściciela zwycięskiej awionetki — *A. A. w Warszawie.*

Przedmiot pamiątkowy Linij Lotniczych „Lot" dla najmłodszego pilota za rajd — *p. J. Sołtykowski.*

100 l. oleju lub 200 l. benzyny f-my Standard-Nobel za najlepsze miejsce w klasyfikacji ogólnej przy użyciu smarów „Stanavo" — *por. Żwirko* dla A. A. W. i *por. Skrzypiński* dla A. A. P. (po połowie).

Złoty zegarek ze stopperem f-my Standard-Nobel dla pilota za największą średnią szybkość Toruń—Warszawa — *inż. Grzeszczyk.*

Papierośnica srebrna f-my Standard-Nobel dla mechanika za wyczyn j. w. — *p. K. Chorzewski.*

200 kg oleju „Shell" Polskiej Fabryki Ekstraktów Garbarskich za najlepsze miejsce w ogólnej klasyfikacji przy użyciu smarów „Shell" — *p. J. Sołtykowski* dla A. A. K.

Busola lotnicza f-my „Prolabor" za najlepsze miejsce w og. klas. z silnikiem Cirrus — *por. Żwirko* dla Sekcji Lotniczej.

Przybory lotnicze f-my Progress-Wulkan i b-cia Lurie za największą średnią szybkość na całej trasie rajdu — *por. Żwirko.*

Złocony orzeł na skale f-my Wabia-Wabiński za największą szybkość w obwodzie zamkniętym — *p. J. Sołtykowski.*

Lotnik na skale f-my J. Chyliński za najlepszy wynik w próbie wysokości — *inż. Grzeszczyk.*

OPIS TECHNICZNY AWIONETKI PWS-52

Samolot PWS—52 skronstruowali: inż. Ciołkosz i A. Uszacki. Przeznaczeniem jego jest turystyka i szkolenie.

Jest to górnopłat, którego płaty wzniesione są na zasłonach zbiegających się w końcu przy kadłubie, co pozwala na łatwe składanie płatów, które po zwolnieniu bolców okucia na przednim dźwigarze, zbiegają się ku tyłowi.

Płat umieszczony jest ponad kabiną kadłuba. W środkowej części płata mieści się zbiornik paliwa, mogący pomieścić zapas na 4 godziny lotu na pełnym gazie, lub też zapewniający zasięg przy zredukowanym gazie = 760 km.

Konstrukcja płata jest drewniana, o klasycznym rozwiązaniu dwudźwigarowem, dźwigarkach i żeberkach drewnianych i pokryciu płóciennem.

Dzięki specjalnemu rozwiązaniu napędu lotki, skrzydło nie posiada wewnątrz żadnego sterowania, odpada też konieczność umieszczania otworów rewizyjnych. Lotka, umieszczona na całej długości skrzydeł, do składania, po odczepieniu jednej pary bolców dociskanych sprężynami, kładzie się na płatach.

Zastrzały, wykonane z rur stalowych w kształcie „V" są spawane.

Kadłub o konstrukcji metalowej, z rur stalowych lub duralowych, może być wykonany jako otwarty typu sportowego, lub też w rozwiązaniu z kabinką, w której przewidziane jest miejsce dla 2—3 osób. Przednie dwa siedzenia, o podwójnych sterach, są umieszczone obok siebie.

Dostęp do kabinki z obu stron kadłuba przez drzwiczki, których elementy nie wchodzą w kratownicę kadłuba.

Opierzenie konstrukcji drewniane. Statecznik poziomy nastawialny na ziemi. Ster kierunku kompensowany.

Podwozie, o dzielonej osi, zaopatrzone jest w amortyzatory oliwno-powietrzne, płoza metalowa natomiast w amortyzację gumową.

Sterowanie jest podwójne. Jeden z drążków jest wyjmowany.

Po za kabiną znajduje się obszerny przedział na bagaż, dostępny z jej wnętrza.

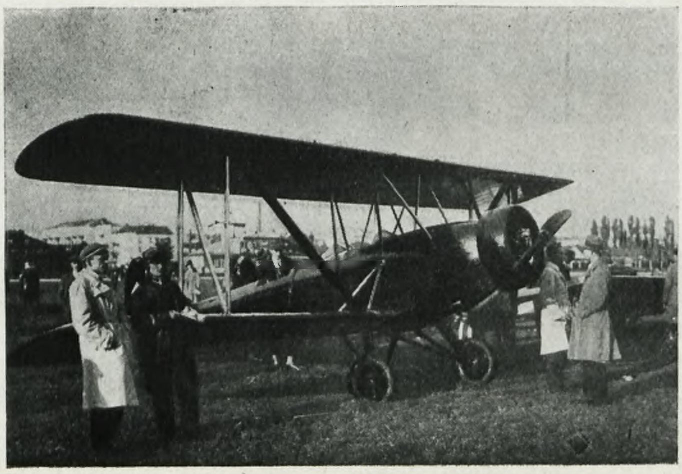
Charakterystyki samolotu przy 2 osobach:

Rozpiętość	11,524	m
Długość	7,530	m
Wysokość	2,340	m
Silnik „Gipsy"	85/95	KM
Powierzchnia nośna	19,5	m^2
Powierzchnia opierzenia poziomego	2,6	m^2
Powierzchnia opierzenia pionowego	0,99	m^2
Waga własna	420	kg
Ciężar użyteczny plus paliwo	215	kg
Waga całkowita	635	kg
Współczynnik bezpieczeństwa dla 2 osób	7,32	
Obciążenie powierzchni	32,6	kg/m^2
Obciążenie mocy	7,48	kg/KM
Szybkość największa	170	km/g
Szybkość najmniejsza	73	km/g
Pułap	3500	m
Wznosi się na 1 000 m.	8	min.

Charakterystyki samolotu 3-osobowego:

Waga własna	420	kg
Ciężar użyteczny plus paliwo	290	kg
Waga całkowita	710	kg
Współczynnik bezpieczeństwa	6,43	
Obciążenie na 1 m^2	36,4	kg/m^2
Obciążenie na KM	8,36	kg/KM

Z III-go K. K. A.



MN-5



Awionetki przed startem z krakowskiego lotniska na Rakowicach.

DZIESIĘCIOLECIE LOTNICTWA ŻAGLOWEGO*)

(Dokończenie.)

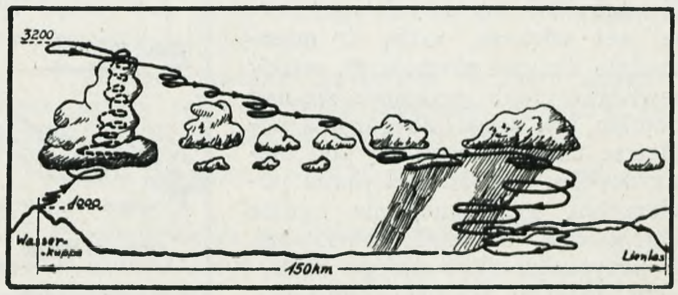
Do jakich rozmiarów może tarcie powiększyć wpływ góry, świadczy przelot Schulza z Rossitten do Kłajpedy (62,9 km w 1927 r.), w czasie którego uzyskał on wysokość 570 m ponad wydmami i wzgórzami o maksymalnej wysokości 50 m. W Rhön, gdzie wzniesienie wynosi 400 m, nie udało się osiągnąć większej wysokości, jak 400 m ponad start. Dopiero w 1926 r. Kegel osiąga 600 m, a następni jeszcze więcej, ale już w prądach wstępujących z powodów innych, niezależnych od terenu.

3. Loty żaglowe w prądzie wstępującym termicznym.

Oprócz powyższych prądów wstępujących, wymuszonych kształtem, czy też chropowatością terenu, panujących jedynie w przyziemnej warstwie atmosfery, istnieją jeszcze prądy wstępujące wolne, wywołane niejednolitem promieniowaniem nagrzanej powierzchni ziemi. Nagrzana silniej powierzchnia ziemi powoduje wznoszenie się rozgrzanego powietrza, którego miejsce zajmuje dopływające z boku zimniejsze powietrze. Powstająca w ten sposób konwekcja termiczna jest na małych wysokościach jeszcze dość nieregularna. Dopiero na większych wysokościach udziela się ten ruch większym masom powietrza. Wytworzony w ten sposób komin wstępującego powietrza ukoronowany jest zazwyczaj cumulusem, jaki powstaje przez kondensację w oziębionym już prądzie wstępującym.

Zjawisko to, znane od dawna, wyzyskał po raz pierwszy Nehring w czasie konkursu w Rhön w 1926 r. Dn. 4 sierpnia ogłasza komisja sportowa następujący komunikat: „Dzisiejsze warunki meteorologicznie nadają się szczególnie do wypróbowania możliwości termicznych prądów. Rozpisuje się nagrodę 100 marek za najdłuższy, nie krótszy niż 10 minut czas". Startuje Nehring przy wietrze 3 m/sek., wznosi się na wysokość 100 m ponad start i żagluje 1 godzinę. Dn. 6 sierpnia, przy wietrze 1—2 m/sek.(!), żagluje Nehring 15 minut osiągając 85 m ponad start. Loty te dowodzą, że już w najniższych warstwach atmosfery natężenie prądów konwekcyjnych w pogodne, bezwietrzne niemal dnie może być dość silne.

Na tym samym konkursie korzysta też Nehring z cumulusa, który wskazuje mu silniejszy prąd wstępujący. Wznosi się na nim na wysokość 320 m, traci tę wysokość przylatując do Milseburg, a następnie wraca już na start swoją metodą — od góry do góry. Ale dopiero w 1928 r., wyszkolony całkowicie na szybowcach pilot Kronfeld wyzyskuje w całej pełni prądy wstępujące pod cumulusami. Podczas gdy Nehring stosował przy swoich przelotach lot od góry do góry, Kronfeld wprowadza lot żaglowy od chmury do chmury. Rys. 5 przedstawia taki rekordowy lot Kronfelda z Rhön do Lienlas (150 km) z r. 1929. Zaraz po starcie wznosi się Kronfeld na szybowcu „Wien" pod samą podstawę cumulusa, przechodzi przez chmurę spiralną w górę, wreszcie osiągnąwszy szczyt cumulusa, wychodzi zeń na wysokości 2160 m ponad miejscem startu. Czas wznoszenia się od wysokości startu 950 m do 3000 m wynosił 22 minuty, co daje średnią prędkość wznoszenia 2,2 m/sek. Osiągnięta w ten sposób wysokość pozwala Kronfeldowi dokonać następnie przelotu częściowo lotem ślizgowym, to znów nabieraniem wysokości pod napotkanemi cumulusami. Pod koniec lotu, wskutek słabnących prądów termicznych, wyzyskuje jeszcze napotykane góry, wreszcie, po 6 godzinach lotu, ląduje w odległości 150 km od miejsca startu.



Rys. 5.

Również wyszkoleni na szybowcach Pomnitz, Bachan i Dittman korzystają z dobrym skutkiem z cumulusów, osiągając 570, 660 i 775 m ponad miejsce startu. Loty te dowodzą zarazem do jakich wyników doprowadzić może szkolenie na szybowcach. Pod tym względem szczególnie charakterystyczne są loty Bedau'a. W czasie konkursu 1929 r. uzyskuje on kat. C pilota szybowcowego. Następnego dnia żagluje już czas dłuższy w chmurach, osiągając 600 m ponad start. Nieco później dwukrotnie osiąga 800 m. A ileż czasu potrzeba zanim wyszkolony na dublu pilot ośmieli się zapuścić dobrowolnie w chmury?!

„Obecne metody lotów żaglowych kształcą młodą generację pilotów, którzy do swoich późniejszych lotów na płatowcach silnikowych wniosą taką mnogość doświadczenia i wiadomości lotniczych, że z łatwością skutecznie stawią czoło wszelkim niebezpieczeństwom meteorologicznym, jakie dziś jeszcze zagrażają komunikacji lotniczej, a nawet będą w stanie niektóre krytyczne sytuacje wykorzystać dla lotu" [7]).

Loty Kronfelda i innych oraz pomiary z lotów szybowców, jak i płatowców silnikowych, wykazują, że w wolnej atmosferze znajdują się często bardzo silne prądy wstępujące i w warunkach całkiem normalnych. Pod cumulusami, nawet niewielkich rozmiarów, na wysokości 700 m zaobserwowano prędkości wstępującego prądu 2—3 m/sek. W cumulusach większych rozmiarów napotkano nawet prędkości do 10 m/sek. Z drugiej jednak strony, przy wyjściu z takiego cumulusa zmierzono prąd opadającego powietrza o prędkości do 9 m/sek. Żeby sprostać tak wielkim przyśpieszeniom, na jakie zawsze szybowiec będzie narażony w okolicy kominu wznoszącego powietrza, konstrukcja jego musi być odpowied-

---

*) Początek w N-rze poprzednim.
[7]) Georgii.

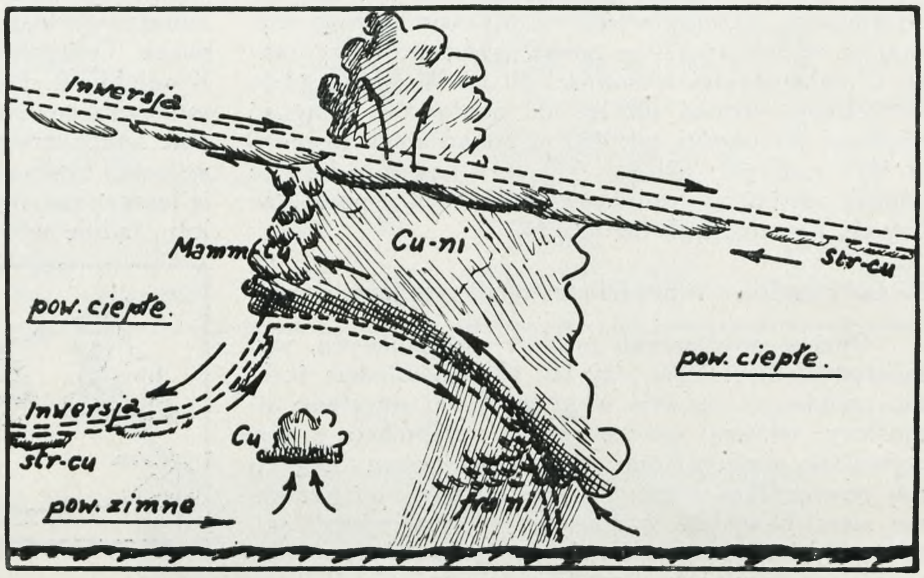
nio mocna. Powinien też być zaopatrzony we wszelkie instrumenty pokładowe, potrzebne do lotu „bez horyzontu".

4. Loty żaglowe w prądzie wstępującym przed czołem burzy.

Dwie graniczące ze sobą masy powietrza o różnych temperaturach mogą być według Margulesa tylko wtedy w równowadze, jeżeli rozgraniczająca je powierzchnia posiada pewne nachylenie. Jeżeli to nachylenie w danej chwili nie odpowiada stanowi równowagi, wówczas mogą zajść dwa wypadki: jeśli nachylenie powierzchni granicznej jest większe, niżby to odpowiadało stanowi równowagi, wtedy powietrze ciepłe przesuwa się nad zimnem tak długo do góry, a powietrze zimne wsuwa się pod ciepłe dopóty, dopóki nachylenie powierzchni granicznej nie będzie odpowiadać stanowi równowagi. W przypadku zbyt małego nachylenia zachodzi zjawisko odwrotne. W przypadku pierwszym, jeżeli przeważa ruch powietrza zimnego, wówczas włamuje się ono gwałtownie z wielką siłą popod powietrze ciepłe podnosząc je zarazem do góry. Zjawisko to zachodzi zawsze przy przejściu niżu barometrycznego, a ze szczególną siłą przy burzy. Rys. 6 przedstawia takie przesuwanie się zimnego powietrza w postaci spiętrzonej głowy według Stüve'go, rys. 7 pole prędkości powietrza według Schmidta. Przed czołem spiętrzonego, zimnego powietrza panują niezmiernie silne prądy wstępujące; oznacza je posuwający się z wielką prędkością wał chmur.

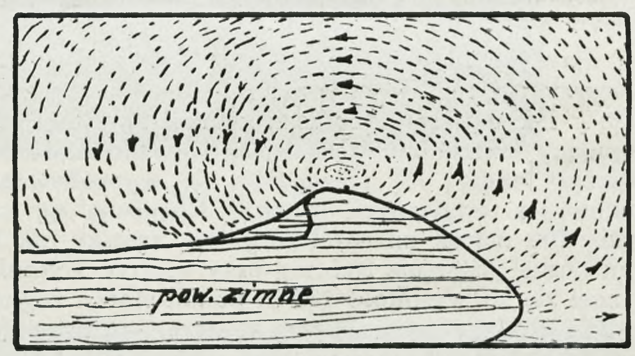
W r. 1926 wyzyskuje to zjawisko poraz pierwszy Kegel. Żaglując na wysokości 160 m nad Wasserkuppe, zostaje nagle przed zbliżającą się burzą porwany do góry i wciągnięty w chmury, z których wydostaje się dopiero w odległości ca 30 km od miejsca startu w kierunku zgodnym z wiatrem. Z wysokości 1500 m, lotem ślizgowym, osiąga następnie Gompershausen, gdzie ląduje w odległości 55,2 km od miejsca startu. Rys. 8 przedstawia rozwinięcie linji tego lotu.

Drugi taki lot wykonywa w ub. r. Kronfeld [8]), ale już nie przypadkowo, lecz z całą premedytacją. Startuje na 2 minuty przed przejściem czoła burzy. Po 26 minutach osiąga 1900 m nad startem. Przeliczenie barogramek wykazuje prędkości wstępującego prądu do 4 m/sek. Kronfeld posuwa się z wia-



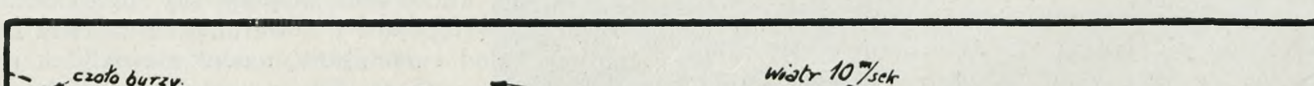
Rys. 6.

trem stale w odległości ca 2 km przed czołem burzy. Jakkolwiek, w miarę zbliżania się do chmur, odczuwa silniejsze prądy wstępujące, unika ich, aby

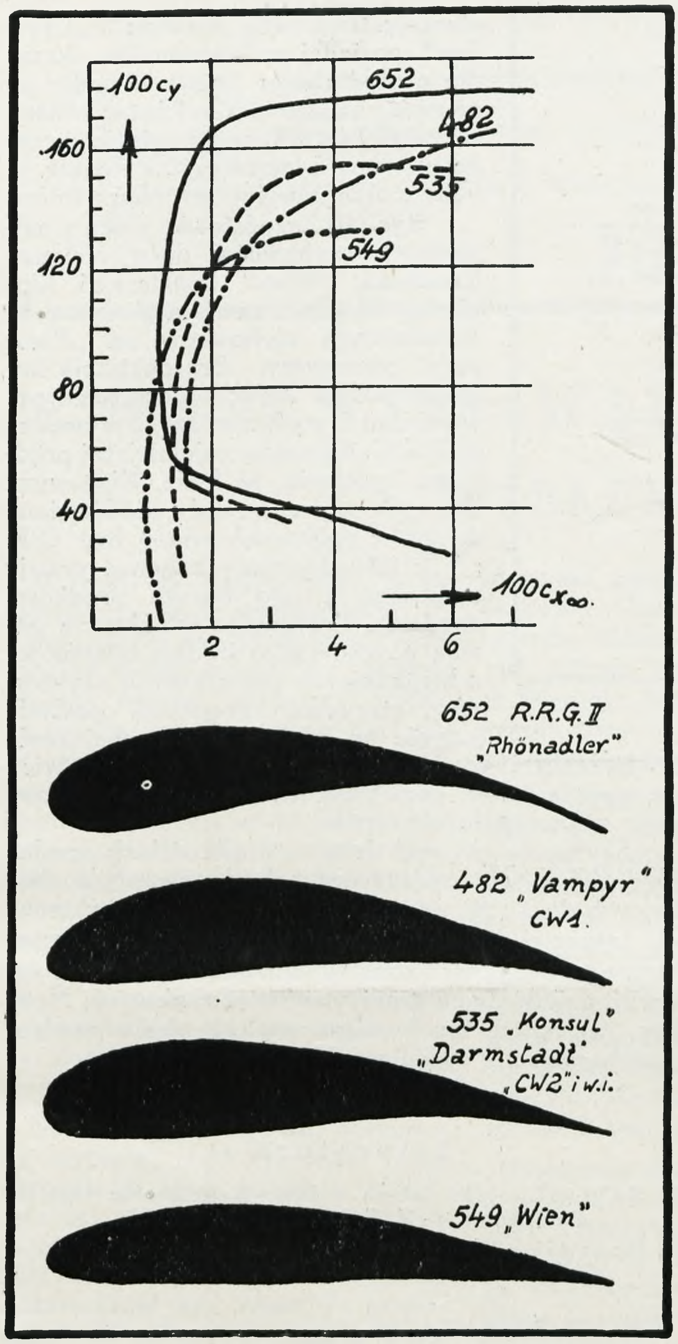


Rys. 7.

[8]) Vide Kronfeld'a „Mój lot z burzą" w lipcowym numerze Skrzydlatej.



Rys. 8.



Rys. 9.

nie wpaść poza niemi w prąd opadającego powietrza. Ląduje po 4½ godz. lotu, w odległości 143 km od miejsca startu.

Odtąd prądy wstępujące przed czołem burzy zostały niejednokrotnie wyzyskane dla lotów żaglowych (np. 19 godz. 22 min. w Rosji). Ze względu na długą przestrzeń, jaką zajmują i znaczne prędkości, wstępujące burze przedstawiają w tej chwili najskuteczniejsze źródło energji dla lotu żaglowego. Ze względu jednak na niebezpieczeństwa, lot taki winien być odpowiednio przygotowany. Kronfeld jeszcze w przeddzień swego lotu roztrząsał teoretycznie wszelkie możliwości czoła burzy ze znanym profesorem meteorologji, Georgii'm.

IV. SZYBOWCE.

Mówiliśmy już, że prędkość opadania szybowca w locie ślizgowym musi być conajmniej równa, albo mniejsza od prędkości wznoszenia wstępującego prądu, jeżeli ma się on utrzymać w locie poziomym, względnie wznosić w górę. W tymsamym prądzie wstępującym ten szybowiec będzie najlepiej żaglował, który będzie miał najmniejszą prędkość opadania (własną, w spokojnem powietrzu). Prądy wstępujące o prędkości 4—10 m/sek., jakie występują pod cumulusami i przed czołem burzy, spotyka się dopiero na znacznej wysokości. W pobliżu ziemi korzystać musimy z prądów wstępujących, spowodowanych górą. Startując z przeciętnego „terenu", przy przeciętnym (ca 10 m/sek) wietrze, można natomiast liczyć najwyżej na ca 2 m/sek prędkości prądów wstępujących. Prędkość opadania szybowca w locie ślizgowym winna więc leżeć w granicy do 1 m/sek. Im będzie ona mniejsza, tem słabszy prąd wstępujący umożliwi lot żaglowy.

Prędkość opadania szybowca w locie ślizgowym zależy od obciążenia jednostki, powierzchni płatów i spółczynnika lotności $C_y^{1,5}/C_A$.

Można ją więc teoretycznie dowolnie zmniejszyć przez:

1) zmniejszenie obciążenia powierzchni,
2) powiększenie spółczynnika lotności $C_y^{1,5}/C_X$.

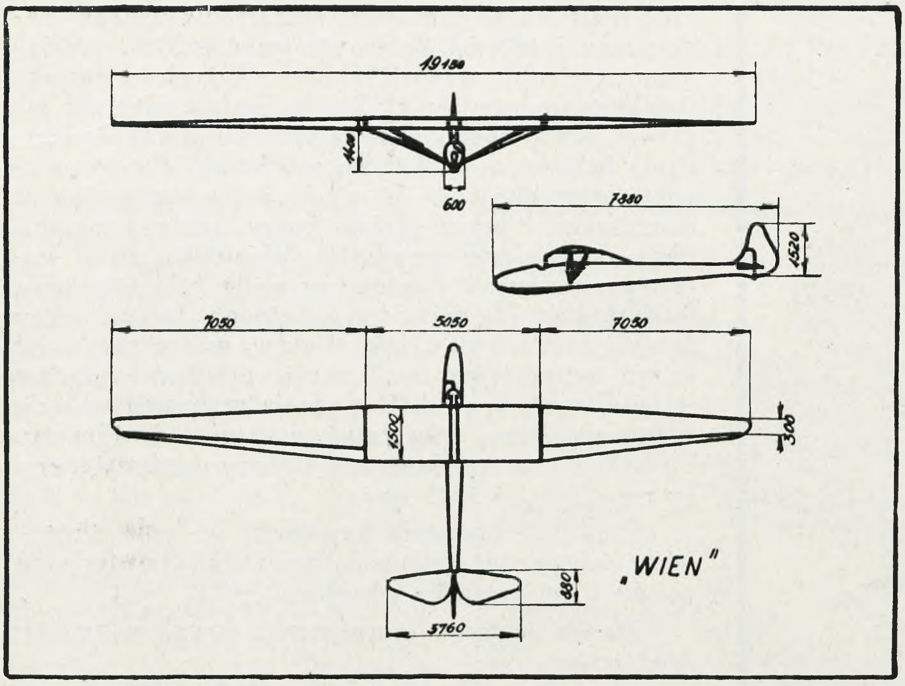
W pierwszym wypadku prowadzi do tego powiększenie powierzchni nośnej płatów, w drugim znalezienie odpowiedniego profilu, zmniejszenie do minimum oporów szkodliwych, oraz zwiększenie wydłużenia płatów. Równocześnie z powiększaniem powierzchni rośnie jednak również ciężar całego płatowca, powiększanie zaś wydłużenia przy tej samej powierzchni powoduje szybki przyrost momentów, zginających skrzydło w locie. Konstrukcja szybowców pójść więc musiała w kierunku dużej lekkości przy równoczesnych dużych wymaganiach co do wytrzymałości. Nadto trzeba było znaleźć nowe formy, któreby mogły sprostać wygórowanym wymaganiom aerodynamicznym.

Płatowce doby powojennej nie odpowiadały żadnemu z tych warunków. To też szczególną zasługą Klemperera była konstrukcja szybowca „Schwarzer Teufel", zbudowanego przez grupę studentów politechniki w Akwizgranie. Odbiegając zupełnie od przyjętych form konstrukcyjnych, udało mu się zbudować bardzo sztywne wolnonośne skrzydło całkowicie drewniane, pozbawione wszelkich drutów i okuć. Ciężar własny, przypadający na 1 m^2 powierzchni pokrytego i lakierowanego skrzydła wynosił tylko 1,6 kg. Na tym szybowcu ustanawia Klemperer w 1920 r. pierwszy rekord na Wasserkuppe (2 min. 22 sek.).

Druga przebojowa konstrukcja pojawia się w Rhön w 1921 r. Szybowiec „Vampyr" akademików z Hannoweru, konstrukcji G. Madelunga staje się wzorem dla wszystkich następnych szybowców aż do chwili obecnej. Wyróżniał się ten szybowiec szczególnie dobremi własnościami aerodynamicznemi. Spółczynnik lotności $C_y^{1,5}/C_X$ dla całego szybowca, przez odpowiedni wybór profilu (Göttingen 482) [8]),

---

[8]) Profil ten zastosował też Czerwiński w pierwszym szybowcu Zw. Aw., na którym Grzeszczyk dokonał w 1928 r. pierwszego lotu żaglowego w Polsce.



Rys. 10.

zmniejszenie do minimum oporów szkodliwych i stosunkowo znaczne wydłużenie (1:9), wynosił 17,5 przy spółczynniku planowania 1:16. Konstrukcja skrzydła jednopodłużnicowa, stosowana jest również do dziś niemal we wszystkich szybowcach.

Dalszy rozwój w budowie szybowców idzie w kierunku coraz lepszego wykończenia aerodynamicznego przez wyszukanie odpowiednich kształtów profilu skrzydła i linij kadłuba oraz przez ciągłe zwiększanie wydłużenia.

Na rys. 9 zestawiono szereg stosowanych profilów od „Vampyra" począwszy, oraz ich biegunowe dla wydłużenia 1 : D. Najbardziej popularny jest obecnie Göttingen 535 [10]). Profil 652, który rzuca się w oczy szczególnie wysokim Cy max, utrzymującym swą wartość w bardzo szerokim zakresie, został znaleziony w Rhön—Rossitten—Gesellschaft, przez systematyczną transformację obrazu pewnej funkcji matematycznej. Jak na to wskazał jeszcze Klemperer, profile o tak wyśrubowanym Cy max mają jednak wtedy tylko sens, jeżeli zastosuje się je do skrzydła o odpowiednio dużem wydłużeniu. Według wzoru Kuppera, optymalne wydłużenie dla tego profilu wynosiłoby 1:21. Skrzydło o tak dużem wydłużeniu trudno przy konstrukcji wolnonośnej uczynić dostatecznie sztywnem. Dlatego też szybowiec Kronfelda „Wien" konstr. Lippischa, przy wydłużeniu skrzydła 1 : 20 posiada zastarzały. Szybowce „Kakadu" i „Dresden", posiadające wolnonośne skrzydła o wydłużeniu 1 : 21, wypadły po pierwsze bardzo ciężko (ciężar własny skrzydeł 7 kg/m^2), nadto ugięcie skrzydeł w normaln. locie było tak wielkie, że I-szy z nich musiano wycofać z lotów.

Rys. 10 przedstawia jeden z najlepszych szybowców doby obecnej: Kronfelda „Wien" konstrukcji Lippischa. Tabela 2 zawiera główne daty ważniejszych szybowców od „Vampyra" począwszy. Przedostatnia kolumna podaje iloraz z obciążenia powierzchni i wydłużenia. Wprowadza go R.R.G. dla oceny najmniejszej prędkości opadania w locie ślizgowym. Dla szybowca z pełnemi kwalifikacjami do lotów żaglowych winno być $G/F : \Lambda \geqq 1{,}10$. Ostatnia kolumna podaje wyliczone z tego ilorazu prędkości opadania. Przyjmując mianowicie pewną parabolę jako średnią biegunową z biegunowych przeciętnych szybowców, otrzymamy prędkości opadania jedynie w zależności od obciążenia powierzchni i wydłużenia. Wartości te, jakkolwiek niezupełnie ścisłe, pozwalają jednak na łatwe porównanie poszczególnych typów.

Szybowce obecnej doby, o prędkościach opadania do 0,5 m/sek i spółczynnikach planowania dochodzących do 1 : 30, przedstawiają ostatni wyraz techniki lotniczej pod względem wykończenia aerodynamicznego i lekkości konstrukcji. Zdaje się, że w tej chwili stoimy już na granicy rozwoju szybowca. Możliwe, że jeszcze typ bezogonowy przyniesie pewien, choć bardzo już ograniczony postęp.

Adam Nowotny.

Literatura.

W. Schlink — Die Lehren d. Rhön-Wettbewerbes 1925 für die Zukunft. — Z. F. M. 1925, str. 449.

W. Georgii — Ergebnisse d. Rhön — Wettbewerbes 1926 — Z. F. M. 1926, str. 503.

Tabela 2.

	Rozpiętość b mtr.	Wydłużenie $\Lambda = \frac{b}{t}$	Powierzchn. nośna F m²	Ciężar własny G_2 kg	Obciążenie powierzchn. $(G_2 + 70):F$ kg/m²	$G/F:\Lambda$	Prędkość opadania $v_y = 0{,}762\sqrt{\frac{G}{b^2}}$ m/sek
Vampyr	12,6	8,7	16	115	12	1,4	0,82
Geheimrat	12,1	10,3	14,3	90	11,5	0,95	0.8
Espenlaub 5	15	15	15	95	11	0,73	0,65
Württemberg	15,2	14,6	15,8	160	15	1,0	0,76
Lore	16	15,4	16,6	162	14	0,91	0,724
Rhöngeist	16,1	14	18,6	156	12	0,75	0,71
Kegel	17,5	15,4	19	110	9,5	0,51	0,58
Darmstadt	18	19,2	16,9	160	13,5	0,75	0,64
Consul	19	17,3	20	160	11,5	0,6	0,6
Wien	19,1	20	18	158	12,6	0,6	0,6
Meiningen	22	23	21	160	10,8	0,47	0,5

[10]) Profil ten zastosowany również w szybowcu CW2, na którym w ub. r. Grzeszczyk żaglował 2 godz., Matz w b. r. półtorej godz.

Również znany dawniej jako konstruktor szybowców, Messerschmidt, zastosował ten profil w swojej B.F.W.M. 23, która wyszła zwycięsko z międzynarodowych raidów awionetek.

— Ergebnisse d. Rhön — Wettbewerbes 1927. — Z. F. M. 1927, str. 337.
— Ergebnisse d. 4. Küstensegelflugwettb. in Rossitten. — Z. F. M. 1927, str. 321.
— Ergebnisse d. Segelflügwettbewerbes 1928. — Z. F. M. 1929, str. 57.
— Der 10. Rhön-Segelflugwettbewerb. a. d. Wasserkuppe 1929. — Z. F. M. 1930, str. 81.
— Flugmeteorologie.
— Der Segelflug u. seine Kraftquellen im Luftmeer.
A. Lippisch — Technischer Bericht über d. z. Rhönwettb. 1927 erschienenen Flugzeuge. — Z. F. M. 1927, str. 542.
— Technischer Bericht d. Rhön-Segelflugwettbewerbes 1928. — Z. F. M. 1929, str. 65.
— Technischer Bericht d. Rhön-Segelfug-wettb. 1929. — Z. F. M. 1930, str. 92.
Georgii — Jahrbuch 1927 u. 1928 d. R.R.G.
Klemperer — Theorie d. Segelfluges.

JESIENNA WYPRAWA I KONKURS SZYBOWCÓW W BEZMICHOWEJ

W dniu 25 października r. b. rozpoczęły się w Bezmichowej jesienne studja nad szybownictwem, którym dotąd dawaliśmy jednostronną nazwę „wyprawy". Jednostronność owa polegała na tem, że obok zadań ściśle badawczych już poprzednie wyprawy spełniały konkretne cele w zakresie szkolenia i sportu. W trwającej obecnie wyprawie zajmą one poważne miejsce. Zamierzone jest szkolenie na szerszą skalę oraz urządzenie konkursu. W przeciwieństwie do poprzednich, w obecnej wyprawie uczestniczyć będą osoby także z innych ośrodków lotniczych.

Najciekawszą kwestją, dotyczącą wyprawy, jest szkolenie ludzi nieposiadających zupełnie umiejętności pilotażu. W danej chwili we Lwowie jest prowadzone bardzo intensywnie przedszkalanie uczestników tego krusu. To przedszkalanie polega na odbyciu przez każdego przyszłego pilota szybowcowego 8—10 „ślizgań" na szybowcu ciągnionym przez samochód, posuwający się z szybkością 40—50 km/godz. Wprowadzenie takich „ślizgań", jeszcze przed odbyciem „skoków" na terenach szybowcowych w Bezmichowej, przyczyni się niewątpliwie do skrócenia i pogłębienia szkolenia na szybowisku. Zadaniem lotów za samochodem jest nauka utrzymywania równowagi i kierunku, przy równoczesnem „duszeniu" maszyny. Uszkodzenia szybowca przy tem przedszkolu są b. nieznaczne, conajwyżej zdarza się wypadek złamania płozy, lub uszkodzenia skrzynki. Zaznaczyć należy, że metoda, stosowana we Lwowie jest prawie nieznaną dotychczas w Europie. Jedynie amerykańskie szkoły nauki pilotażu na szybowcach stosują ten sposób.

Aeroklub Lwowski przygotowuje nowy eksperyment wzorując się na próbach czynionych w Niemczech. Otóż po wyprawie szybowcowej zamierza kilku bardziej zaawansowanych z pośród obecnych uczniów (jest ich 12) przeszkolić na aparatach silnikowych. Eksperyment ten w Niemczech dał sensacyjne wprost wyniki. Po odbyciu kilku dubli uczeń wykonał samodzielny lot.

Nowością obecnej wyprawy będzie urządzony przy końcu konkurs szybowcowy, który potrwa 3—4 dni. W konkursie będą mogli wziąć udział piloci posiadający klasę C, dalej wyeliminowani z posiadających obecnie klasę B, oraz zaawansowani z pośród przeszkalających się gości. Konkurs, poprzedzony odpowiednim treningiem, przy sprzyjających warunkach atmosferycznych może dać b. piękne rezultaty.

Pozatem Aeroklub otwiera w Bezmichowej kurs dla instruktorów szybowcowych. Na kurs ten każdy klub lotniczy może wysłać jednego swego pilota, który po odbyciu przeszkolenia na szybowcach, będzie mógł być instruktorem szybownictwa w swoim ośrodku. Idea jest doskonała. Przyczyni się ona z pewnością do rozpowszechnienia i spopularyzowania szybownictwa w Polsce.

Zainteresowanie wyprawą jest ogromne. Ze wszystkich stron kraju przychodzą zapytania, dotyczące spraw z nią związanych. Koła LOPP sąsiadujące w Bezmichową zamierzają urządzić wycieczki na loty szybowe.

W czasie wyprawy odwiedzą Bezmichową liczni przedstawiciele władz lotniczych, L.O.P.P., znani piloci i wielu członków klubów. Zapowiedzieli już swą wizytę m. in. pp.: ppłk. S. Kuźmiński, z-ca szefa Dep-tu Aero, mjr. Kwieciński i kpt. Skarzyński z Komisji Lotnictwa Sportowego, prof. Pruszkowski, piloci: Orliński, Babiński, Giedgowd, Żwirko, Meissner, Szulczewski.

Zapowiedziane jest przez Radę Klubów specjalne zebranie delegatów klubów poświęcone omówieniu akcji szybowcowej w klubach.

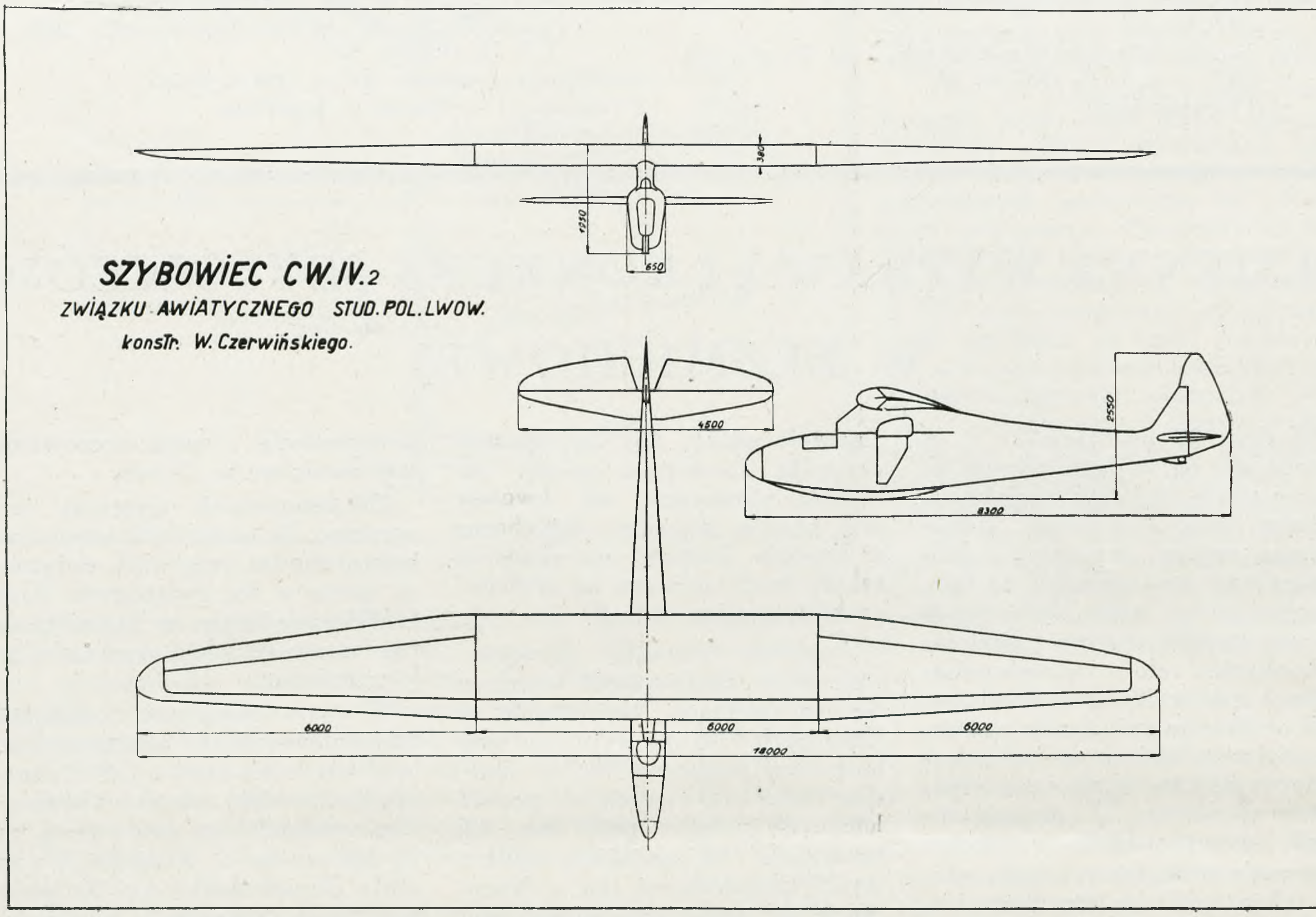
Wyprawa będzie sfilmowana dzięki poparciu Dep-tu Aero i L.O.P.P. Finansuje ją głównie Ministerstwo Komunikacji, które wyasygnowało 15 tys. zł.

Tabor wyprawy składać się będzie z 8 szybowców, w tem siedem budowanych przez Związek Awiatyczny, oraz jeden przez kółko modelarskie przy gimnazjum państwowem w Jaworowie.

Z Warszawy ma być wysłany szybowiec budowany przez Koło „Start", współpracujące z A.A.W.

Wyprawa potrwa do 20 listopada.

C W IV—NOWY SZYBOWIEC ZWIĄZKU AWIATYCZNEGO.



Przeznaczenie: Loty rekordowe i przeloty.

Skrzydło: Płat górny, wolnonośny, dzielony na trzy równe części. Konstrukcja całkowicie drewniana, dwupodłużnicowa, usztywniona krzyżulcami drewnianemi w dolnej i górnej płaszczyźnie podłużnic. Części dzielone łączone czterema sworzniami. Lotki sterowane linkami, uruchomione dźwigniami w dwóch miejscach.

Kadłub: owalny, dwa siedzenia jedno za drugiem, siedzenie drugie w środku ciężkości. Pokrycie dychtą.

Sterowanie: Normalny ster wysokościowy i kierunkowy ze statecznikami.

Podwozie: Jedna płoza drewniana, amortyzowana trzema pierścieniami gumowemi.



C W.—IV wystawiony na „Kom-Turze" w Poznaniu.

Rozpiętość — 18 m
Długość — 8,3 m
Wysokość — 1,93 m
Głębokość skrzydła w środku 1,86 m
„ „ na końcu 0,75 m
Powierzchnia skrzydeł — 26,9 m²
Wydłużenie — 12,5 m
Finesse szybowca — 20,9 m

Pow. steru wysokości — 3,3 m²
„ „ kierunkowego — 1,5 m²
Ciężar skrzydła — 4,8 kg/m²
„ kadłuba — 10 kg/m
„ usterzenia — 3,2 kg/m²
Obciąż. pow. z jedną osobą 10,9 kg/m²

Obciąż. pow. z dwiema osob. 13,7 kg/m²
Prędkość pod. z jedną osobą 60 km/g.
„ „ dwiema osob. 67,5 km/g.
„ lądow. z jedną osobą 43,5 km/g.
„ „ z dwiema osob. 48,5 km/g.
„ opadania 0,8 m/sek.

CYWILNE SZKOŁY LOTNICZE w Z. S. S. R.

Pięcioletni plan rozbudowy lotnictwa cywilnego zmusza Sowiety do energicznego przygotowywania personelu.

Osoawiachim łącznie z Główną Inspekcją Lotnictwa Cywilnego i prawdpodobnie przy poparciu Departamentu Lotnictwa R.K.K.A. gorączkowo organizują szereg szkół. Oprócz nowozorganizowanych w krótkim czasie cywilnych szkół pilotów: w Moskwie, Mikołajewie, Penzie, Saratowie, Nowosibirsku, Charkowie i Tule, w Leningradzie otwarty został „Instytut Lotnictwa Cywilnego" z wydziałami: komunikacyjnym, eksploatacyjnym, eksploatacyjno - mechanicznym i wydziałem urządzeń lądowych. Zczasem przy tym Instytucie ma być utworzone specjalne „awiotechnikum" dla robotników z brygad szturmowych (t. zw. raboczija udarnyja brigady). Awiotechnikum będzie posiadało wydziały dla mechaników warsztatowych i pokładowych, dla techników: silnikowych, płatowcowych, służb specjalnych i urządzeń lądowych.

Podobne awiotechnikum już otworzono w lipcu 1930 r. przy Kijowskiej Politechnice.

Celem przygotowania mechaników, pilotów i kierowników portów lotniczych, przy Akademji Lotniczej im. Żukowskiego organizuje się wydział lotnictwa cywilnego i technikum celem przygotowania techników płatowcowych i silnikowych. Tamże organizują się jednoroczne kursy celem wyszkolenia wybitniejszych robotników („wydwiżenców") na kierowników portów i lotnisk.

Oprócz wymienionych uczelni zaprojektowana jest „1-sza Zjednoczona Szkoła Techników i Pilotów Lotnictwa Komunikacyjnego" o kursie rocznym.

Moskiewski Osoawiachim skompletował kursy celem przygotowania mechaników. Kursanci, w większości robotnicza młodzież komunistyczna, w wieku poborowym, już rozpoczęli praktykę przy oddziałach lotniczych. Tenże Osoawiachim zorganizował kursy przy szkole aerofotogrametrycznej dla młodzieży w wieku poborowym.

Warunki stawiane kandydatom są te same, co do szkół wojskowych. Na kursy są przyjmowane i kobiety z tem, że zobowiązuje się je do dalszego szkolenia się w szkołach służb specjalnych.

Moskiewska szkoła szybowców szkoli 160 ludzi na wydziałach: konstruktorskim, szybowcowym i modelarstwa, z których następnie formuje grupy do szkoły lotniczej, gdzie kursanci szkolą się wieczorami lub w dnie wolne od pracy zarobkowej, skutkiem czego szkolenie trwa przeszło 6 miesięcy.

Bardzo ciekawie przedstawiają się próby szkolenia pilotów wpierw na szybowcach, następnie na samolotach szkolnych.

Próby podobne rozpoczęto przeszło rok temu w cywilnej szkole pilotów Moskiewskiego Osoawiachimu. Zostały skompletowane 2 grupy uczniów, z których jedna uprzednio skończyła kurs na szybowcach, druga zaś nie. Otóż po długich próbach okazało się, że uczniowie, po praktyce na szybowcach znacznie pewniej i spokojniej prowadzą samolot już począwszy od pierwszych lotów. Czas nauki i błędy przy robieniu wiraży są jednakowe. Najważniejszą rzeczą jest jednak to, że uczniowie z praktyką na szybowcach znacznie prędzej przyswajali sobie lądowanie. Od samego początku nauki widać, że uczniowie ci „rozumieją" lądowanie, wówczas gdy uczniowie bez praktyki szybowcowej dużo czasu tracą na przyswojenie momentu wyrównywania maszyny.

Praktyka wykazała, iż przy szkoleniu osobnika na szybowcach i samolotach proces przyswajania zasad lotu i tu i tam jest jednakowy.

Doświadczenia sowieckie są więc jeszcze jednem świadectwem wielkiego znaczenia szybownictwa.

M. Obuchowski

IV-y RAID BALONÓW WOLNYCH

Dnia 5-go października, przy bardzo złej pogodzie, odbyły się zawody balonów kulistych o puhar wędrowny im. płk. Wańkowicza.

Startowało kolejno sześć balonów. Pierwszy wzniósł się balon „Gdynia" o pojemności 1200 m^3, napełniony gazem świetlnym. Załogę balonu stanowili: pilot mjr. Juljan Sielewicz i obserwator (pomocnik pilota) por. Czesław Gałecki. Balon „Gdynia" wystartował o godz. 11-ej. W 10 minut później uniósł się w powietrze balon „Wilno" tej samej pojemności z załogą: pilotem por. Jerzym Kowalskim i obserwatorem por. Sewerynem Łaźniewskim. Następnie startowały kolejno, w odstępach 10-minutowych balony o pojemności 750 m^3, napełnione wodorem, w porządku następującym: balon „Kraków" — pilot por. Tadeusz Kasprzycki, obserwator por. Gustaw Mogulski, „Poznań" — pilot por. Franciszek Hynek, obserwator por. Zbigniew Burzyński „Lwów"—pilot kpt. Marjan Farjaszewski, obserwator por. Antoni Stencel, wreszcie „Warszawa" — z pilotem por. Władysławem Pomaskim i obserwatorem por. pil. ster. Janem Zakrzewskim.

Zadaniem lotu było osiągnięcie jaknajwiększej odległości w linji prostej od miejsca startu do lądowania, z warunkiem nieprzekroczenia granic państwa.

Wynik zawodów był następujący:

Pierwsze miejsce osiągnął balon „Warszawa", który wylądował w powiecie Wileńsko-Trockim po 11 godzinach lotu, przelatując 392,1 km. Drugie — „Kraków" przebywający dystans 274 km. Trzecie — „Wilno" — 172 km.

Balony: „Lwów" i „Poznań" wylądowały poza granicami państwa. „Lwów" osiadł na Litwie około Wiłkomierza, zaś „Poznań" na terytorjum Z.S.S.R., pod Słuckiem.

Zawodami kierował kpt. pil. ster. Konstanty Kamieński.

OGÓLNOKRAJOWY KONKURS MODELI LATAJĄCYCH

W dniu 12 października r. b. odbył się w Warszawie na lotnisku cywilnem Ogólnokrajowy Konkurs Modeli Latających, zorganizowany przez Zarząd Gł. L. O. P. P., w którym uczestniczyły modele nagrodzone na konkursach eliminacyjnych, organizowanych przez Komitety Wojewódzkie Ligi. Poniżej podajemy podział nagród. W następnym numerze zamieścimy tabelę wyników (czas i długość lotu modeli).

GRUPA INSTRUKTORÓW.

Klasa A — modele kadłubowe.

Nagroda I — zł. 300.— punktów 408,5 — Jan Bielkiewicz — Wilno.
„ II — zł 250,— „ 235,9 — Kazimierz Błaszczyński — Warszawa.
„ III — zł. 200.— „ 215,1 — Kazimierz Błaszczyński — Warszawa.

Klasa B — modele belkowe.

Nagroda I — zł. 250.— punktów 526,5 — Kazimierz Błaszczyński — Warszawa.
„ II — zł. 200.— „ 457. — Walery Ceglarek — Ostrów Wielkp.
„ III — zł. 150.— „ 438. — Kazimierz Błaszczyński — Warszawa.

Klasa C — modele rokordowe.

Nagroda I — zł. 350.— punktów 650. — Kazimierz Błaszczyński — Warszawa.
„ II — zł. 300.— „ 642. — Kazimierz Wyrobek — Kraków.
„ III — zł. 250.— „ 600. — Stanisław Sikorski — Ostrów Wielkp.

GRUPA UCZNIÓW.

Klasa A — modele kadłubowe.

Nagroda I zł. 150 — punktów 272,5 — Marjan Twardowski — Poznań.
„ II — zł 100.— „ 264,5 — Marjan Sularz — Kraków.
„ III — zł. 75,— „ 240,5 — Stanisław Wesołowski — Warszawa.



Widok ogólny.

Klasa B — modele belkowe.

Nagroda I — zł. 100.— punktów 326,5 — Roman Stefczuk — Poznań.
„ II — zł. 75.— „ 314,5 — Stanisław Wesołowski — Warszawa.
„ III — zł. 50.— „ 281. — Józef Sarnowicz — Kraków.

Klasa C — modele rekordowe.

Nagroda I — zł. 200.— punktów 510. — Marjan Sularz — Kraków.
„ II — zł. 150.— „ 500. — Józef Sarnowicz — Kraków.
„ III — zł. 100.— „ 463. — Sylwester Stodolski — Radłów.

Ponadto przyznano nagrody: zł. 150.— za najlepszy pomysł ucznia Józefowi Sarnowiczowi (Kraków) za model akrobacyjny. Zł. 200.— za najlepsze wykonanie — za model „Żuk 8" instruktora Kazimierza Błaszczyńskiego.

MODELARSTWO NA TERENIE Wojew. LWOWSKIEGO

Jak w latach ubiegłych,, tak i w roku bieżącym Kom. Woj. L.O.P.P. we Lwowie zorganizował przy końcu roku szkolnego IV-y Wojew. Konkurs Modeli Latających i Redukcyjnych. Ogółem do zawodów zgłoszono 74 modele.

Pragnąc wzbudzić między zakładami naukowemi szlachetną rywalizację, Kom. Woj. L. O. P. P. we Lwowie ufundował w r. ub. nagrodę honorową przechodnią w postaci puharu im. ś. p. kpt. pil. Stefana Bastyra, którą po raz pierwszy zdobył uczeń Turkawski dla IV Gimnazjum we Lwowie. Puhar ten na rok szkolnv 1930-31 zdobył dla III Gimn. uczeń J. Wiczyński, który ogółem we wszystkich konkurencjach z pośród uczniów zdobył największą ilość punktów.

Ze względu na wielką ilość zgłoszonych modeli konkurs trwał przez dwa dni.

Komisję sędziów, której przewodniczył dyr. A. Tiger, stanowili: prof. Waltoś, por. Skulski, A. Wilman, inż. W. Siadek i T. Jakimowicz.

W. ub. roku szkolnym na terenie Lwowa istniały modelarnie w gimnazjach: IV, VI, VII, VIII, X, XI, XII, oraz w gimn. I kurs instruktorski w dwu grupach. Ponadto na prowincji istniały kursy w Borysławiu w szkole powsz. i w gimnazjum o charakterze ogólnym, w Drohobyczu w gimn. — dwa: jeden ogólny, drugi instruktorski, zaś w Szkole Konarskiego ogólny. Ponadto w Przemyślu istniały dwa kursy: jeden w II gimn. na Zaraniu, drugi w seminarjum męskiem.

Kursy modelarstwa lotniczego cieszyły się równie wielkiem powodzeniem we Lwowie jak i na prowincji, tak wśród młodzieży szkolnej jak i wśród grona profesorów, czego dowodem było żywe interesowanie się pracami modelarni. Zaś niektórzy profesorowie wspólnie z uczniami uczęszczali na kurs dla zapoznania się z przedmiotem. W ten sposób zakłady te będą mogły w przyszłym roku szk. we własnym zakresie prowadzić modelarnie. Tabele wyników konkursu lwowskiego podamy w numerze następnym.





Grupa modelarzy nagrodzonych na Konkursie Ogólnopolskim.

KRONIKA POLSKA

Ile mamy awionetek? Według obliczeń Rady Klubów, dokonanych na podstawie sprawozdań, kluby użytkują ogółem 34 awionetek. W tej liczbie są także maszyny będące własnością członków klubu (5) oraz stowarzyszeń. Pozatem kilka awionetek mają fabryki, wojsko oraz L. L. „Lot" (taksówka typu „Moth"). L. O. P. P. przekazała swoje samoloty klubom.

Polska na konkursie płatowców myśliwskich w Bukareszcie. Jak już podawaliśmy w numerach poprzednich, poraz pierwszy płatowiec polskiej konstrukcji i zbudowany całkowicie w kraju wziął udział w konkursie międzynarodowym ogłoszonym przez ministerstwo spraw wojskowych Rumunji.

Konkurs ten, jak wiemy, miał zacząć się w lipcu, jednakże wskutek różnych przyczyn został odroczony i rozpoczął się dopiero w dwa miesiące potem.

W zawodach tych brały udział następujące płatowce: Junkers K. 47, Fokker XI, Devoitine D. 27, PZL-1 (Polska), Smolik, Morane oraz Avia. Już przy próbach wstępnych odpadły wskutek poważniejszych uszkodzeń trzy ostatnie płatowce. W konkursie, sądząc z nieoficjalnych wyników, najlepsze miejsce osiągnęła maszyna PZL-1. Tem niemniej przedwczesne byłoby mniemanie o zdobyciu pierwszego miejsca przez Polskę.

Oficjalne wiadomości powinny ukazać się w najbliższych dniach.

Prawo lotów polskich prywatnych statków powietrznych. W związku z wejściem w życie w dn. 21 września r. b. umowy o żegludze powietrznej pomiędzy Rzeczypospolitą Polską a Republiką Austrjacką, polskie statki powietrzne prywatne, nie trudniące się zarobkowym przewozem osób, bagażu i towarów, mają prawo bez wszelkich przeszkód dokonywać lotów ponad obszarem Republiki Austrjackiej z lądowaniem lub bez lądowania, pod warunkiem jednak, że będą one prawidłowo zarejestrowane w polskim państwowym rejestrze statków powietrznych, a załoga ich będzie posiadała wszelkie dokumenty, przewidziane przez obowiązujące przepisy lotnicze polskie, jak również i dokumenty wymagane przez przepisy polskie i austryjackie co do przekraczania granic tych państw i pobytu na ich obszarze.

Analogicznie, na podstawie konwencji regulującej żeglugę powietrzną, polskie statki powietrzne prywatne mogą bez przeszkód dokonywać lotów i przelotów z lądowaniem lub bez lądowania na obszarze następujących państw: Anglji (wraz z Australją, Irlandją, Irlandją Północną, Indjami, Kanadą, Nową Zelandją, Unją Południowo-Afrykańską i innemi kolonjami), Belgji z kolonjami, Bułgarji, Czechosłowacji, Chili, Danji, Francji z kolonjami, Grecji, Holandji z kolonjami, Irlandji (Wolnego Państwa), Japonji z kolonjami, Jugosławji, Persji, Portugalji z kolonjami, Rumunji, Sjamu, Szwecji, Urugwaju, Włoch z kolonjami oraz Zagłębia Saary.

Państwowa Szkoła Techniczna Lotnicza i Samochodowa. Państwowa Szkoła Techniczna z Wydziałem Lotniczym i Samochodowym powstała w roku 1925, jako średni zakład naukowy typu normalnego. Początkowa jej siedziba była na ul. Kopernika 28. W ciągu trzech lat kierownikiem szkoły był p. inż. Biernacki. Warunki przyjmowania kandydatów na kurs pierwszy, wymagały ukończenia czterech klas gimnazjum, względnie wykształcenia równorzędnego, uznanego przez M. W. R. i O. P. Jako szkoła nowopowstała, nie miała ściśle określonego programu, jak również brak było podręczników fachowych w języku polskim. Uczniowie, którzy wstępowali do nowej szkoły, w większości ukończyli po pięć lub sześć klas gimnazjalnych. W ciasnym lokalu na ul. Kopernika znajdowała się szkoła do roku 1927. Na początku tego roku przeniosła się do nowego, ale również tymczasowego gmachu, na ulicę Hożą 88. Tutaj dopiero datuje się właściwie początek jej rozkwitu, tem większego, gdy dyrektorem szkoły został p. inż. ppłk. Pietraszek. Pierwszą myślą nowego dyrektora była gruntowna reorganizacja szkoły. Na wykładowców powołano wybitne siły fachowe. W czerwcu b. r., gdy wydana została nowa ustawa o organizacji szkolnictwa technicznego, dzięki owocnym staraniom p. dyrektora Pietraszka poziom szkoły został podniesiony. I już z początkiem b. r. szkolnego do Państwowej Szkoły Technicznej Lotniczej i Samochodowej (gdyż i tytuł Szkoły został zmieniony), zostają przyjmowani kandydaci z sześcioma klasami gimnazjalnemi. Po egzaminach wstępnych na kurs pierwszy zostało przyjętych 45 słuchaczy, w tem 10 maturzystów. Program obecnej szkoły jest trzyletni, po ukończeniu jej otrzymuje się dyplom technika lotniczego lub samochodowego (pomocnika inżyniera). Z przedmiotów fachowych wykładane są: aerodynamika, budowa płatowców, materjałoznawstwo specjalne, spawanie metali, badanie metali, elektrotechnika, teorja silników szybkobieżnych, ćwiczenia konstr. z silników lotniczych, higjena zawodowa, badania i budowa silników lotniczych, ćwiczenia konstr. z budowy płatowców, warsztaty spejalne.

Koło Dziennikarzy Lotniczych. Na konferencji prasowej w Zarządzie Gł. L. O. P. P. w dn. 21.X powstał projekt zrzeszenia dziennikarzy piszących o lotnictwie. Wyłoniono komitet organizacyjny.

SPORT

Z Centrum P. W. L. W ciągu września szkolenie ukończyli: Sobota i Sienkiewicz z Warszawy, z Poznania: Psuja, z Łodzi: Czarnecki i Hejwowski, z Wilna: Snacki, ze Śląska: Szczęsny. W październiku poprawa pogody wpłynęła b. przyśpieszająco na szkolenie. Z uczniów, wylaszowanych we wrześniu, ukończyło szkołę 7-miu; są to: z Warszawy—Adamczyk i Laskowski, ze Lwowa — Solak, z Poznania — Litwiński, z Krakowa — Grohs, z Gdańska — Dzwonkowski, z Wilna — Filipowicz. Pozostali uczniowie w połowie października byli prawie wszyscy wylaszowani; kilku pozostawało na warunkach. W dniu 1-go listopada jest przewidywane całkowite zakończenie szkoły.

Warunki M. K. szkolenia w klubach. Ministerstwo komunikacji decyzją z dn 10.VI b. r. zezwoliło klubom na szkolenie w pilotażu członków płci obojga. Możność szkolenia uzależniona jest od spełnienia następujących warunków:

a) Kandydaci muszą przejść z dodatnim wynikiem badania w C. B. L. L.;

b) Na szkolenie poszczególnego kandydata musi być wyrażona pisemnie i przechowywana w aktach Klubu zgoda oficera łącznikowego przy danym Klubie;

c) Szkolić wolno tylko Klubom, które są zarejestrowane przez władze akademickie lub administracyjne;

d) Od osoby szkolonej Klub będzie pobierać opłatę w wysokości 2000 zł., o ile szkolenie odbywać się będzie na materjale klubowym. Opłata ta może być obniżona, stosownie do uznania Klubu, tylko w wypadku, gdy szkolący się nabędzie dla siebie awionetkę i będzie opłacał zużywane w czasie szkolenia materjały pędne;

e) Ministerstwo Komunikacji nie przyjmuje żadnych zobowiązań na przyszłość co do subwencjonowania lotów tak po

wyszkoleniu, jak i w czasie trwania nauki. W ciągu roku 1930 31 subwencje takie wypłacane nie będą;

f) Podczas szkolenia będą zachowane ściśle wszelkie obowiązujące rozporządzenia, przepisy i instrukcje. Za przekroczenia lub niedbalstwo będzie bezwzględnie pociągany do odpowiedzialności Zarząd danego Klubu.

Przy tej sposobności Ministerstwo wyjaśniło, że intencją rozporządzenia jest wzmożenie popularyzacji sportu lotniczego z pomocą wymienionego szkolenia indywidualnego, a równocześnie zapewnienie Klubom pewnych dochodów. Opłata jest określona sumą dość wysoką w tym celu, by szkolenie było dostępne przedewszystkiem jednostkom niezależnym materjalnie, które będą mogły uprawiać sport lotniczy bez finansowej pomocy czynników rządowych lub społecznych.

Szkolenie osób innych musi być obecnie ograniczone i uzależnione od możności zapewnienia im, czy to w ramach organizacyj, czy też indywidualnie, finansowego poparcia w treningu, bez czego wysiłki na szkolenie byłyby zupełnie niecelowe.

Silniki dla klubów. W wykonaniu programu pomocy Klubom, opracowanego na bieżący rok budżetowy *) Ministerstwo Komunikacji zakupiło 12 szt. silników Cirrus M.III. Do chwili obecnej rozdzielone zostało między Kluby 8 silników. Rozdział ten dokonany przez Ministerstwo na wniosek K. L. S. uzgodniony z Radą Klubów przedstawia się następująco:

A. A. Poznań — 1 silnik do płatowca RWD—4, A. A. Lwów — 2 silniki do płatowców RWD—4, A. A. Wilno — 1 silnik do płatowca PZL—5, A. A. Warszawa — 1 silnik do płatowca RWD—4, Klub Śląski — 1 silnik do płatowca RWD—4, Klub PWS — 1 silnik do płatowca PWS—52, Stołeczny Klub — 1 silnik do płatowca PZL—5.

Pozatem przekazano warunkowo:

A. A. Kraków 2 silniki do płatowców DKD—5 i S—1 z obowiązkiem zwrotu, jeśli wymienione samoloty nie zostaną dopuszczone do 3-go K. K. A. lub po ukończeniu konkursu w wypadku nie przeprowadzenia rejestracji do dnia 15.X.1930.

Wszystkie silniki pozostają własnością Ministerstwa Komunikacji. Konserwacja i remont silników odbywać się będzie na koszt Klubów.

Oficerowie łącznikowi na rok 1930/31. Na wymieniony okres Dep. Aeron. wyznaczył następujących oficerów łącznikowych przy klubach:

A. A. W. — por. pil. Krzemiński, A. A. K. — por. pil. Urbański, A. A. K. — por. pil. Romiszewski, A. A. P. — por. pil. Skrzypiński, A. A. Wil. — por. pil. Leszczyński, L. K. L. — kpt inż. Gruberski, L. K. L. — kpt. pil. Godlewski, K. L. PWS — kpt. inż. Szumiel, Ł. K. L. — por. Żwirko.

Paliwo po cenach ulgowych. W uzupełnieniu rozkazów o pomocy technicznej dla Klubów, Departament Aeronautyki wydał zarządzenie, mocą którego Kluby mogą nabywać materjały pędne w magazynach lotniczych jednostek wojskowych po cenach ulgowych. Przepisowe postępowanie normują rozkazy miesięczne Dep. Aeronautyki z miesięcy: sierpnia i października. Rozkazy te znajdują się we wszystkich lotniczych jaednostkach wojskowych oraz znane są wszystkim oficerom łącznikowym.

*) Patrz nr. 5—6 Młodego Lotnika z r. b.

PRZEMYSŁ

Z P. Z. L. P. Z. L. ukończyły i poddały próbom w locie płatowiec myśliwski PZL-7, dalszy typ wypływający z przeróbki PZL-1. Silnik Jupiter VII z kompresorem. Spodziewane są bardzo dobre wyniki. Pozatem w budowie jest amfibia, która w najbliższym czasie pójdzie w powietrze.

TECHNIKA

Awionetka LKL-2. Konstrukcja samolotu LKL-2 posiada trzy zasadnicze cechy: taniość, prostotę i użycie do konstrukcji materjałów niemal wyłącznie krajowej produkcji. Jest ona bardzo korzystna aerodynamicznie, gdyż samolot prawie wcale nie posiada oporów szkodliwych, będąc górnopłatem o skrzydle wolnoniosącem. Amortyzacja podwozia jest ukryta w kadłubie, a nazewnątrz wystają tylko golenie, okapotowane, a więc mające znikomy opór.

Płatowiec LKL-2 posiada kabinę luksusowo urządzoną, obszerną i wygodną, tablicę zegarów zupełnie kompletną, jednem słowem jest to mały płatowiec komunikacyjny, który nadaje się na taksówkę powietrzną, a nawet na eksploatację linji o małej frekwencji. Po małej przeróbce, może być zamieniony na samolot sanitarny.

Samolot został wykonany przez sekcję budowy awionetek Lubelskiego Klubu Lotniczego pod kierownictwem p. J. Fiodorowa, w warsztatach zakładów E. Plage i T. Laśkiewicz, według projektu inż. J. Teisseyra i inż. M. Bartolewskiego.

Skrzydło o grubym profilu, odznaczającym się małą wędrówką środka parcia, jest kształtu eliptycznego, o powierzchni nośnej 18,54 m² i wydłużeniu 7. Posiada ono dwa dźwigary skrzynkowe o pasach sosnowych i bokach ze sklejki brzozowej. Żeberka również są ze sklejki brzozowej i listewek sosnowych. Pokrycie skrzydła — sklejkowe. Końce dźwigarów złączone są silnym łukiem sosnowym, pozwalającym na chwytanie skrzydła za końce bez obawy złamania jakiegoś elementu. Skrzydło zamocowane jest na kadłubie czteroma okuciami. Lotki są długie, niekompensowane. Sterowanie lotek częściowo sztywne, pozatem linkami. Wszystkie bloczki oraz część sterowania sztywna — na łożyskach kulkowych. Zbiornik benzyny, przewidziany na pięć godzin lotu, znajduje się w skrzydle. Waga skrzydła ze sterowaniem lotek i zbiornikiem benzyny 150 kg, co daje 8,1 kg na metr kwadratowy.

Opierzenie poziome i pionowe wyko-





Awionetka LKL—2 Lubelskiego Klubu Lotniczego.

nane jest z rurek stalowych spawalnych 0,5 mm. Profil jest cienki, dwuwypukły. Stery kierunku i głębokości niekompensowane; sterowanie linkami i drążkiem sterowym. Statecznik poziomy regulowany jest na ziemi. Samolot posiada podwójne sterowanie.

Kadłub jest wykonany z rur stalowych spawalnych i posiada łoże motorowe odczepiane, zamocowane na czterech bolcach, co pozwala łatwo zmienić typ silnika. Obecnie samolot wyposażony jest w silnik Walter-Vega 85 KM. Okucia nośne wykonane są również ze stali spawalnej. Kabina o wymiarach szer. 1000 mm, wys. 1350 mm, długość 2350 mm przewidziana jest na trzy osoby. Pilot siedzi z przodu, dwaj pasażerowie obok siebie ztyłu na kanapce. Drzwi znajdują się ze strony prawej i dają łatwy dostęp do wszystkich miejsc. Kabina jest zupełnie zakryta. Z przodu zamknięta jest wiatrochronem. Lewe okno jest otwieralne. Okna są wykonane z niepalnego celulojdu. Widoczność bardzo dobra. Pod tylnem siedzeniem znajduje się duży bagażnik. Tablica zegarów zawiera następujące instrumenty: licznik obrotów, busolę, szybkościomierz Badin'a, pochyłościomierz, klinomierz, wysokościomierz i zegar czasowy. Kontakt jest umieszczony na boku przedniego siedzenia, tak, że jest dostępny dla obydwóch prowadzących. Samolot posiada światła pozycyjne i oświetlenie kabiny i deski instrumentów.

Podwozie składa się z dwóch półosiek duralowych, usztywnionych przez stalowe zastrzały. Trójkąt utworzony przez półoskę, zastrzał i dolny pręt kadłuba, jest okaptowany. Amortyzacja gumowa znajduje się wewnątrz kadłuba. Koła typu Palmer na balonach. Ostroga zrobiona jest z rury duralowej, zakończonej stalowym pazurem.

Charakterystyka płatowca:

Rozpiętość		11,5 *m*
Długość		7 „
Wysokość		2,54 „
Powierzchnia nośna		18,54 m^2
Silnik WALTER-VEGA		85 KM.
Rozstaw kół		2 *m*
Ciężar własny		438 *kg*
Ciężar użyteczny:		
	załoga	240 *kg*
	paliwo	120 „
	spadochrony	24 „
	bagaż	20 „
	Razem	404 *kg*
Ciężar całkowity		842 *kg*
Obciążenie powierzchni		45,4 kg/m^2
Obiążenie mocy		9,91 *k/g*KM.
Szybkość maksymalna		150 *km/godz.*
Szybkość lądowania		75 „ „
Pułap teoretyczny		4800 *m*
Czas lotu bez lądowania		5 *godz.*
Promień działania		970 *km*

MODELARSTWO

Stołeczny konkurs eliminacyjny modeli latających odbył się w dn. 28 września r. b. przy dość niekorzystnej pogodzie. Do konkursu zgłoszono zgodnie z regulaminem modeli 53, z czego: 40 modeli uczniów i 13 instruktorów. Startowało modeli 41 (w tem instruktorów 13).

Jury konkursu złożone z prezesa Komitetu Stołecznego L. O. P. P. radcy St. Floryanowicza, dyr. St. Krasuskiego i red. J. Osińskiego, po zatwierdzeniu wyników uzyskanych przez poszczególne modele, rozdzieliło nagrody w następujący sposób:

Grupa uczniów.

W klasie modeli kadłubowych: I nagroda — p. Jan Staszek (gimn. im. Ks. J. Poniatowskiego, kl. 8), II — p. Tomasz Grzeszczak (Państw. Szk. Śr. Techn.-Kolejowa).

W klasie modeli belkowych: I i II nagroda — p. Stanisław Wesołowski (gimn. im. Władysława IV), III — p. St. Sobieraj (I Miejska Szk. Rzem. im. Konarskiego).



Instruktorzy modelarstwa nagrodzeni na konkursie eliminacyjnym: pp. J. Zarębski, K. Błaszczyński, W. Woyna i B. Grzeszczak.

W klasie modeli rekordowych: I — p. Leszek Szwarc (gimn. im. Ks. J. Poniatowskiego, 8 kl.), II — p. Stanisław Wesołowski (gimn. im. Władysława IV), III — p. Henryk Żuk (Państw. Szk. Śr. Techn.-Kol.).

Grupa juniorów.

Nagrodę zł. 25.— przyznano p. Stanisławowi Mrugale (Szkoła Powszechna Nr. 13).

Grupa instruktorów.

W klasie modeli kadłubowych: I nagrody nie przyznano, II — p. Kazimierz Błaszczyński, III — p. Bohdan Grzeszczak.

W klasie modeli belkowych: I nagrody nie przyznano, II — p. Kazimierz Błaszczyński, III — p. Bohdan Grzeszczak.

W klasie modeli rekordowych: I i II nagrody — p. Wojciech Woyna, III — p. Juljusz Zarębski.

Za najoryginalniejszy pomysł w grupie uczniów nagrodzono p. Stanisława Wesołowskiego, za najstaranniejsze wykonanie w grupie instruktorów p. Kazimierza Błaszczyńskiego.

Wyróżniono modele pp.: Jerzego Hejduka, Narcyza Frydrycha, Antoniego Szymańskiego, Zdzisława Wawrzyńskiego, Tadeusza Skulskiego.

Nie przyznając pierwszej nagrody w grupie instruktorów klasy A i B, jury kierowało się motywami, wypływającemi ze stosunku wyczynów instruktorskich do uczniowskich oraz zbyt małej ilości zawodników w grupie instruktorów.

L. O. P. P.

L. O. P. P. dla Klubów. Zarząd Gł. L. O. P. P. przekazał Klubom zamówione i wykonane w wytwórniach lotniczych awionetki na III K. K. A. Awionetkę MN-5 otrzymał A. A. Wil., PWS-51 — Klub PWS. Silnik WZ 7 80 MK przyznany został A. A. K.

Zarząd Gł. LOPP przyznał A. A. W. subsydjum w wysokości 2.705 zł. na pokrycie wydatków związanych z udziałem w meetingu w Brnie i urządzeniem zawodów młodych pilotów.

Inspektorat Lotniczy i O. P. L. W wykonaniu uchwały Ogóln. Zgrom. przystąpiono do organizacji Inspektoratu lotniczego i O. P. L. Inspektorem głównym został wyznaczony decyzją Zarz. Gł. z dn. 1 września b. r. inż. Jan Kawecki. W roku bieżącym zostanie urządzony kurs dla inspektorów wojewódzkich. Kandydaci na ten kurs zostaną ustaleni w porozumieniu z Zarządem Komitetów Wojewódzkich. Rozpoczęcie pracy O. P. L. w terenie nastąpić będzie mogło po otrzymaniu zatwierdzonych przez Sztab Główny instrukcyj. Oprócz pracy O. P. L. inspektorzy wojewódzcy będą mieli za zadanie prowadzenie całokształtu prac lotniczych, a więc budowa lotnisk, znakowanie, odczyty lotnicze i t. p.

Otwarcie II Wyższego Kursu Instruktorów Modelarstwa Lotniczego przy Państwowym Instytucie Robót Ręcznych w Warszawie. W dniu 30 września odbyło

się w Warszawie w gmachu Państwowego Instytutu Robót Ręcznych uroczyste otwarcie II-go Wyższego Kursu Modelarstwa Lotniczego.

W uroczystości wzięli udział: dyr. Instytutu prof. Wł. Przanowski z gronem profesorskiem, vice-prezes Zarządu Gł. L. O. P. P. inż. S. Rudziński, kierownik Działu Propagandy, p. Henryk Matzke i inni.

Uroczystość otworzył dyr. Przanowski, podkreślając w przemówieniu swem wielkie znaczenie silnego lotnictwa dla Państwa i zachęcając nauczycielstwo do zapisania się na Kurs, przypominając jednocześnie poważne wyniki osiągnięte na kursie poprzednim. Następnie referat ogólny o lotnictwie i o L. O. P. P. wygłosił vice-prezes inż. Rudziński, dziękując w końcu w gorących słowach dyr. Przanowskiemu i gronu profesorskiemu oraz słuchaczom za poparcie akcji L. O. P. P. w dziedzinie modelarstwa lotniczego.

Uroczystość zakończyło wyświetlenie filmu sprawozdawczego z działalności L. O. P. P. oraz wspólna fotografja.

Kurs potrwa 10 miesięcy. Słuchaczki i słuchacze rekrutują się ze sfer nauczycielskich, delegowanych do Instytutu ze wszystkich Kuratorjów Rzeczypospolitej. Po ukończeniu kursu słuchacze otrzymują dyplomy instruktorów modelarstwa i rozpoczną pracę fachową w szkołach.

Zmiana terminu „Chwilek" radjowych. Wobec zmiany programu radjowego, począwszy od dnia 14 października „Chwilki lotnicze" są wygłaszane we wtorki o godz. 15.35, a komunikaty L. O. P. P. we czwartki również o godz. 15.35.

O CZEM PISZĄ INNI

PRASA KRAJOWA

Lot Polski — nr. wrześniowy: Szkoły zawodowe w lotnictwie; Co zrobiła Politechnika Warszawska w sprawie kształcenia lotników; Nastroje — J. Lewestama; II-gi lot poł.-zach. Polski — kpt. Halewskiego; Lot Małej Ententy (tabela wyników bez komentarzy); Dworce lotnicze przyszłości — inż. Zalewskiego; Kronika; Dział O. P. G.; Dział literacki (Duchy przestworzy A. Korczyńskiego i Miłość lotnika — Z. Kleszczyńskiego); Biuletyny.

Przegląd Lotniczy — wrzesień poza artykułami treści ściśle wojskowej zawiera: D. c. Budowy lotnisk kpt. Karpińskiego, ciekawą pracę inż. Krzyczkowskiego z L. L. „Lot" — Eksploatacja lotnicza, którą polecamy uwadze zarządów klubów, E. Małeckiego — Ogólne zagadnienia kontroli technicznej w lotnictwie oraz zwykłe działy: Na czasie (Lot M. Ententy, Giro d'Italia i t. p.), Wiadomości techniczne, Przegląd lotnictwa państw obcych, Kronika i Bibljografja.

O Locie M. Ententy pisze mjr. B. J. Kwieciński, kończąc swój artykuł następującemi uwagami:

„Na temat tego lotu i w związku z niepomyślnym wynikiem dla ekipy polskiej, ukazało się w prasie codziennej wiele artykułów, oświetlających przyczyny tych niepowodzeń.

Niestety, przeważająca większość tych enuncjacyj bardzo daleko odbiega od stanu faktycznego. Daleki jestem od stawiania zarzutu tendencyjności prasie codziennej, muszę jednak stwierdzić z naciskiem, że źródła, z jakich prasa czerpała swoje wiadomości (źródła bliżej mi znane), **nie były dostatecznie** poinformowane i udzieliły prasie mylnych, a z punktu widzenia interesów lotnictwa polskiego niestety bardzo szkodliwych informacyj.

...Co się tyczy dalszych przyczyn niepowodzeń, to zostały one już przez czynniki do tego powołane dostatecznie oświetlone, chcę jednak ze swej strony jeszcze podkreślić, że oprócz ekipy czeskosłowackiej, my jedynie stanęliśmy do zawodów z własnym sprzętem i że to niewątpliwie uzasadnia pewne „eksperymentowanie".

Jeżeli, zresztą, pod tym kątem widzenia rozpatrywać wyniki, to należy stwierdzić, że w indywidualnej klasyfikacji stanęliśmy przed wszystkimi Rumunami, a wśród Czechosłowaków (ci ostatni zajęli miejsca 2, 6, 8 i 12-e, a my: 7 i 9-e). Wynik ten nie jest więc tak zły, a już zupełną niedorzecznością byłoby z tego wyniku sądzić o wartości lotnictwa polskiego wogóle.

Przy tej okazji zaznaczyć również wypada, że zawody pod nazwą „Lot Małej Ententy i Polski" niestety zbyt nabrały charakteru zawodów „przemysłowych". Były one z początku pomyślane jako zawody „gentlemańskie", rozgrywane między ekipami zainteresowanych państw. O ile zawody te na przyszłość mają być zachowane, należy dołożyć wszelkich starań by skierować je na właściwe tory, t. zn. przeprowadzać rozgrywki między ekipami na seryjnym sprzęcie".

ZAGRANICZNA

Flug Nr. 9. Fribis w artykule pod tytułem „Nowe typy samolotów" omawia właściwości techniczne i aerodynamiczne samolotów amerykańskich Consolidated Fleedster typ 17 i 20 oraz metalowego samolotu również konstrukcji amerykańskiej Boeing Monomail.

Dr. Waldemar Beck drukuje swój artykuł o cywilnem lotnictwie na Dalekim Wschodzie.

Wrażenia ucznia kursu szybowcowego w Rhön, pióra H. Finka i drobne wiadomości lotnicze uzupełniają numer.

Die Luftwacht Nr. 9. Zawiera szczegółowo uzasadniony projekt utworzenia instytucji, a raczej specjalnego urzędu do badania przyczyn wypadków lotniczych. Autorem tego projektu, przedstawionego w artykule p. t. „Flugamt", jest radca państwowy Schwartz.

Ukrywający się pod inicjałami A. K. sprawozdawca daje bardzo szczegółowy i fachowo opracowany opis lotniczych manewrów angielskich, którym pisma niemieckie poświęcają bardzo wiele uwagi i miejsca.

Dalej następuje opracowane przez Joachima Mathiasa sprawozdanie z włoskich zawodów lotniczych Giro Aereo d'Italia i bardzo obszerny dział kroniki międzynarodowej wojskowego i cywilnego lotnictwa.

Letec Nr. 9 całkowicie poświęcony jest pamięci czechosłowackiego asa lotniczego, kpt. pilota Malkowskiego, który — jak wiadomo — zginął śmiercią lotniczą w Karlsbadzie w katastrofie podczas wykonywania akrobacyj.

Letectvi Nr. 9. Kpt. pilot Jirout daje sprawozdanie z Lotu Małej Ententy i Polski, „AdA" zaś krótkie studjum o silnikach, które w Locie Małej Ententy i Polski były w tym roku użyte (Hispano Suiza 600 KM z reduktorem Farmana, oraz Isotta Fraschini Asso 750 KM).

Dalej „Letectvi" drukuje artykuł Jirouta o samolocie Aero typu A. P. 32, bogato ilustrowany licznemi fotografjami i szkicami. Na zakończenie numeru międzynarodowa kronika lotnicza.

Les Ailes Nr. 485 zawiera b. ciekawą recenzję redaktora wydawnictwa, p. Houarda, o sztuce „L'As" (As), granej w teatrze Apollo w Paryżu. Sztuka ta, osnuta na tle psychologji wybitnego starego pilota, wzbudziła wielkie zainteresowanie i gorącą dyskusję nietylko w sferach literackich, ale również wśród lotników.

Robert Charlet w artykule o lotnictwie sanitarnem podkreśla konieczność zorganizowania przy ministerstwie lotnictwa wydziału służby sanitarnej.

Płk. de la Rocque pisze o osłonie granic francuskich przy użyciu lotnictwa.

Les Ailes Nr. 486 poświęca artykuł katastrofie sterowca R. 101, podkreślając współczucie i żałobę Francji z powodu tragicznych ofiar lotnictwa angielskiego.

Filip Carlaux daje sprawozdanie z kongresu aerofotogrametrycznego w Zürichu, z którego wynika, że ten dział zastosowania lotnictwa rozwija się we Francji ze znacznem opóźnieniem w stosunku do innych państw Europy.

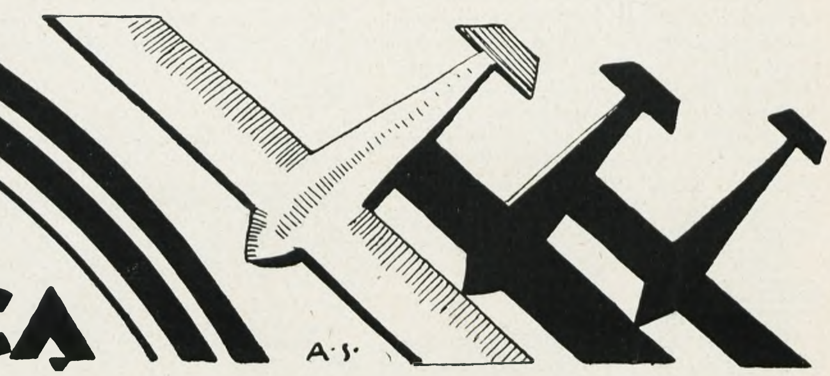
Dalej następuje opis samolotu dwusilnikowego Seagrava, mającego służyć do celów turystycznych, posiadającego jednak stosunkowo dużą szybkość maksymalną — przeszło 240 km/godz. (Przy lądowaniu 85 km/godz.).

Les Ailes Nr. 487 poświęca wiele miejsca ożywionej dyskusji z powodu artykułu Filipa Carlaux w poprzednim numerze.

W dalszym ciągu numer zawiera listy z Anglji w sprawie opinji angielskiej o przyczynach katastrofy sterowca R. 101, przytaczające również opinję dr. Eckenera, który przybył do Anglji na pogrzeb ofiar katastrofy. Jak wynika z powyższej korespondencji, prace nad przeróbką sterowca R. 101 zostały w Anglji przerwane.

Les Ailes Nr. 488 drukuje bardzo obszerny artykuł Piotra Durandin o zastosowaniu wiadomości meteorologicznych do nawigacji lotniczej, w związku z sukcesem Costes'a i Bellonte'a w ich locie do Ameryki. Wszystkie numery Les Ailes uzupełnia bogata kronika lotnicza.

CO NOWEGO ZAGRANICĄ



ANGLJA

Zawody o puhar Schneidera. Świat sportowego i wojskowego lotnictwa Anglji interesuje się w najwyższym stopniu przygotowaniami do najbliższych zawodów o puhar Schneidera. Przygotowania te i próby praktyczne wodnosamolotów, odbywające w Felixtowne, trzymane są w ścisłej tajemnicy. Wiadomo jednak powszechnie, że ich wyniki są b. pomyślne: podobno ostatni rekord w zawodach o puhar Schneider'a, należący do majora Erlebara, został już pobity.

Eksponaty angielskie na wystawie w Buenos Ayres. Angielskie Ministerstwo Lotnictwa zamierza wysłać na wystawę lotniczą w Buenos-Ayres większą ilość nowoczesnych samolotów myśliwskich. Transport tych eksponatów lotniczego przemysłu Wielkiej Brytanji odbędzie się przy użyciu jednej z pływających baz lotniczych (awiomatek). Termin otwarcia wystawy oznaczony został na pierwsze dni lutego 1931 roku.

Wypadek z szybowcem. W okolicach Folkestone zdarzyła się katastrofa szybowcowa, która na szczęście nie pociągnęła za sobą żadnych ofiar. Pilot angielski Read wyszedł z wypadku bez szwanku.

Wizyta lotnicza w Skandynawji. Przed kilku dniami angielska eskadra wodnosamolotów supermarine „Southampton" opuściła swe stałe miejsce postoju w Felixtowne i udała się lotem do krajów skandynawskich w celu złożenia wizyt tamtejszym wojskom lotniczym. Raid eskadry z Felixtowne na półwysep Skandynawski i zpowrotem wyniesie około 5.500 kilometrów.

Filje de Havilanda. Wielkie angielskie towarzystwo budowy samolotów De Haviland utworzyło nową filję w Johannesburgu, w Afryce Południowej. Dotychczas istniejące filje tego konsorcjum w Kanadzie, Australji i w Indjach zostały w ostatnim czasie poddane przez naczelną dyrekcję londyńskiej centrali gruntownej kontroli i częściowej reorganizacji.

Prywatne lotnisko króla. Wkrótce w Angji, w miejscowości Sandvingram, zostanie otwarte nowe lotnisko, przeznaczone dla prywatnego użytku króla. Tym sposobem król angielski będzie pierwszym monarchą, posiadającym swój własny port lotniczy.

Amerykańskie zamówienie w Anglji. Rząd Stanów Zjednoczonych zamówił w zakładach Rolls Royce trzy silniki lotnicze o mocy po 825 koni każdy, tego samego typu, jakiego użyto do wodnopłatowców *supermarine* podczas zeszłorocznych zawodów o puhar Schneidera w Anglji.

Nowy samolot miss Spooner. Znana lotniczka angielska miss Spooner zamówiła sobie nowy samolot turystyczny. Tym razem jest to jednopłat typu Desoutter.

Londyn—Cap w 9 dni. Młody pilot angielski R. F. Casparenthus dokonał efektownego lotu turystycznego z Croydon do Cap (w Afryce południowej) w ciągu 9 dni.

AUSTRALJA

Lotnictwo cywilne. Rozwój cywilnego lotnictwa w Australji wszedł na nowe pomyślne tory, dzięki znacznej pomocy finansowej ze strony rządu. Obecnie istnieją w Australji trzy towarzystwa lotnicze, zajmujące się eksploatacją tamtejszych linij handlowych i pasażerskich.

BELGJA

Aeroklub kolonjalny. W Elisabethville został utworzony pierwszy kolonjalny aeroklub belgijski. Najbliższy program zarządu tego aeroklubu przewiduje w myśl statutu szerzenie propagandy lotniczej na terytorjum Konga belgijskiego, utworzenie w Elisabethville szkoły lotniczej, kierowanie rozwojem sportu lotniczego i szybowniczego oraz uprzystępnienie swym członkom zakupu samolotów turystycznych i dopomaganie w konstruowaniu szybowców.

Zawody sportowo-lotnicze. W czasie między 17 a 21 września b. r. odbyły się w Brukseli międzynarodowe zawody awionetek, pod nazwą „Ósmy konkurs lotnictwa sportowego". Zawody powyższe zorganizował Aeroklub Belgijski. Ze strony Francji do zawodów zapisany został m. in. samolot Potez 36.

CHINY

Aeroklub chiński. W tych dniach z inicjatywy angielskiej powstał w Hong-Kong pierwszy chiński aeroklub.

Chińsko-niemiecka linja lotnicza. Rząd Nankinu podpisał umowę z zarządem towarzystwa Junkers o utworzeniu Chińsko-Niemieckiego konsorcjum dla eksploatacji chińskich linij lotniczych. Według brzemienia powyższej umowy, linje lotnicze chińskie będą posiadały tabor, złożony wyłącznie z samolotów niemieckich. W razie uzyskania zgody rządu Rosji Sowieckiej, zostanie w najbliższym czasie zorganizowana między innemi linja lotnicza, łącząca bezpośrednio Niemcy z Nankinem.

Walki chińskie. Z Hong-Kong donoszą, że użyte w ostatnich czasach do walk wewnętrznych przez wojska kantońskie samoloty, spowodowały podczas bombardowania śmierć przeszło 200 osób.

EGIPT

Wojskowe lotnictwo Egiptu. Egipskie Ministerstwo Spraw Wojskowych słusznie przyszło do wniosku, że armja nie może obejść się w dzisiejszych czasach bez silnego lotnictwa. Wynikiem tego jest powzięcie decyzji utworzenia (pod kontrolą Anglji) oddziału lotnictwa wojskowego z taborem liczącym *sześć* (!) samolotów.

FRANCJA

Paryż—Teheran w 2 dni. Znani lotnicy francuscy Lalouette i kpt. Goulette dokonali rekordowego pod względem szybkości lotu z Paryża do Teheranu. Wystartowawszy o g. 6.24 z Le Bourget na samolocie Farman 192 z silnikiem Lorraine — Dietrich 230 KM przybyli do Bukaresztu tego samego dnia o g. 17.30.

Po krótkim zaledwie kilkugodzinnym odpoczynku, polecieli dalej w kierunku Aleppo, dokąd przybyli o g. 8 rano. Natychmiast po uzupełnieniu zapasu paliwa i smarów o g. 9.15 ruszyli w dalszą drogę i wylądowali 100 km przed Teheranem o godz. 17.15.

Wobec szybko zapadającego zmroku, nie chcąc ryzykować lądowania na nieoświetlonem lotnisku w Teheranie, lotnicy odłożyli do dnia następnego swój przylot do stolicy Persji. Spędziwszy więc noc między palmami pod gołem niebem, wystartowali o świcie, aby o godzinie 5,45 wylądować u celu podróży.

Tym sposobem cały przelot między stolicami Francji i Persji trwał zaledwie 2 dni przy 29 godzinach i 55 minutach efektywnego lotu. Wspaniały ten wynik tembardziej godzien jest podziwu, że osiągnięty został w bardzo niesprzyjających warunkach atmosferycznych.

„Strzała Wschodu". Francuskie towarzystwo lotnicze C. I. D. N. A. zorganizowało pośpieszną służbę dla przelotu pasażerów i transportu lekkich przesyłek na linji Paryż—Praga—Wiedeń—Budapeszt—Belgrad—Bukareszt. Linja pośpiesznych samolotów na tej przestrzeni otrzymała nazwę „Strzały Wschodu" Samoloty nowej służby lotniczej odlatują z portu Le Bourget o g. 3.50, a lądują w Bukareszcie o 20.15.

GRECJA

Greckie zamówienia lotnicze we Francji. Greckie ministerstwo lotnictwa poczyniło w ostatnich czasach większe zakupy i zamówienia na materjał lotniczy we Francji. Między innemi zakłady Henry Potez'a otrzymały zamówienie na serję samolotów H. Potez XXV A 2. Znana fabryka spadochronów O.R.S., już od kilku lat zaopatrująca lotnictwo greckie, ma dostarczyć nową partję spadochronów.

ITALJA

Raid wojskowy. Eskadra włoska, złożona z samolotów Fiat C. R. 20 ukończyła raid dokoła półwyspu Bałkańskiego i powróciła do swego stałego miejsca postoju w Udine.

Poczta lotnicza. Na podstawie porozumienia między naczelnym urzędem pocztowym a ministerstwem komunikacji oraz ministerstwem lotnictwa, część zwykłej poczty w Italji będzie przesyłana drogą lotniczą. W tym celu wypuszczono specjalne znaczki pocztowe, aby zwrócić uwagę publiczności na pocztę lotniczą i tym sposobem szerzyć propagandę cywilnego lotnictwa pocztowo-pasażerskiego w kraju.

Transport zwierząt samolotem. Towarzystwo transportów lotniczych „Aerea Mediterranea" przetransportowało na jednym ze swych wodnosamolotów, kursujących na linji Rzym—Tunis, wielbłąda, ofiarowanego do zoologicznego ogrodu stolicy Italji. Egzotyczny pasażer zniósł podróż powietrzną zupełnie dobrze.

Szybownictwo w lotnictwie wojskowem. O rozwoju i zrozumieniu wartości sportu szybowcowego w Italji świadczy fakt, że loty szybowcowe wprowadzono do obowiązkowych ćwiczeń w wyszkoleniu oficerów pilotów.

Konkurs akrobacji. Podczas międzynarodowych konkursów akrobacji (Virtuosité) w Medjolanie, najlepsze miejsca w ogólnej klasyfikacji zajęli piloci: Fieseler na samolocie Tiger-Schwalbe, Bernardi na Caproni 104, Guttman na Tiger-Schwalbe, Magrini na Hanriot'cie i pani Eliza Bach na Klemmie.

INDJE

Projekt utworzenia hinduskiej linji lotniczej. Hindus Gooal Singh jest pierwszym krajowcem w Indjach Brytyjskich, który otrzymał dyplom pilota pasażerskiej linji lotniczej. Obecnie Gooal Singh ma już za sobą 14.000 mil przelecianych na samolotach pasażerskich i zamierza sam stworzyć linję lotniczą, łączącą Indje ze Stanami Zjednoczonemi.

KANADA

Lotnicze fantazje miljonera. Pewien obywatel Kanady nazwiskiem Archibald postanowił przetransportować swój samochód z południowej Kalifornji do Anglji drogą powietrzną. W danym wypadku, tego rodzaju transport samochodu o wadze 1000 kg nie będzie ani szybki — ponieważ w tym celu trzeba zbudować samolot o specjalnej kabinie, — ani też tani. Zato będzie oryginalny.

LITWA

Walka samolotu z przemytnikami. Zastosowanie samolotu coraz głębiej sięga do wszystkich dziedzin życia. Dotychczas jednak tylko w Ameryce używano lotnictwa jako pomocniczego środka policji w walce z bandytyzmem i przemytnictwem. Niedawno podobny wypadek zastosowania samolotu w służbie policyjnej miał miejsce na Litwie. Oto załoga jednego z litewskich wodnosamolotów wojskowych zauważyła w pobliżu Libawy podejrzany szkuner gdański „Anni". Ponieważ statek nie reagował na przesłane z samolotu żądanie zatrzymania się, lotnicy otworzyli doń ogień z karabinów maszynowych. Wówczas załoga szkunera odpowiedziała również kulami. Wobec tego lotnicy rzucili bombę, i pomimo, że pocisk chybił, statek wywiesił białą flagę. Po dokonanu dokładnej rewizji znaleziono pod jego pokładem 16.000 litrów likierów i wódek.

NIEMCY

Paryż—Kolonja w 1 g. 40 m. Pilot linji lotniczej Paryż—Kolonja, Poncke, przebył tę przestrzeń, wynoszącą 455 km, w ciągu 1 g. 40 minut na samolocie „Junkers G. 31". Tym sposobem samolot osiągnął przeciętną szybkość 273 km godz. (przy sprzyjającym wietrze).

Fatalny numer. Z chwilą, kiedy został postanowiony przelot wielkiej łodzi latającej DO X nad Europą i Atlantykiem do Stanów Zjednoczonych, należało załatwić wstępne formalności, objęte przepisami prawnemi międzynarodowemi, zarówno w stosunku do samolotu, jak jego załogi i t. d. Zabiegi te i przygotowania trwają jeszcze. Jednak dokonano już między innemi, rejestracji DO X, który odbywając loty próbne musiał być uprzednio zaciągnięty do spisu statków powietrznych Rzeszy. Po załatwieniu tej formalności okazało się, że samolot otrzymał numer porządkowy D. 1930. Narazie ten zbieg okoliczności, który przeznaczał dla samolotu numer zgodny z rokiem zamierzonego przelotu, ucieszył organizatorów przedsiębiorstwa. Ale wkrótce potem pilot Wagner, który ma zająć miejsce za sterem w czasie podróży przez ocean, stwierdził, że suma cyfr numeru daje 13 i kategorycznie zażądał jego zmiany. W rezultacie zamieniono znak rejestracyjny na D. 1929. W tym samym czasie towarzystwo Lufthansa rejestrowało jeden ze swych pasażerskich samolotów. Samolot ten otrzymał właśnie odrzucony przez Wagnera znak D. 1930. Zaledwie w kilka dni potem „D. 1930" uległ katastrofie pod Dreznem, grzebiąc pod swemi szczątkami wszystkich pasażerów.

Dziwny zbieg okoliczności — powiedzą ludzie trzeźwi. Wagner jednak z pewnością jest innego zdania. I niewiadomo kto ma rację...

Jedno jest ciekawe: czy przesądy Wagnera obejmują także rok 1930, suma cyfr którego również wynosi 13.

7 godzin na szybowcu. Podczas niedawno odbytych zawodów szybowcowych w Elmira w stanie New-Yorku, znany już ze swych wspaniałych lotów instruktor pilot szybowcowy niemiecki Wolfgang Hirt utrzymał się w powietrzu na szybowcu w ciągu 7 godzin bez lądowania, osiągając 500-metrową wysokość nad miejscem startu.

PERSJA

Projekty zakupów lotniczych. Rząd Persji, dążąc do rozwoju swego lotnictwa wojskowego i pragnąc rozporządzać nowoczesnym sprzętem lotniczym, zwrócił się do kilku państw europejskich z propozycją przysłania samolotów reklamowych, celem wyboru typu dla poczynienia ewentualnych zamówień.

Anglja zdecydowała się wysłać do Persji w odpowiedzi na tę propozycję, cztery samoloty detaszowane z sił lotniczych w Iraku. Poza tem prawdopodobnie w konkurencji wezmą udział Francja i Italja.

ROSJA

Raid na Bliskim Wschodzie. Eskadra sowiecka, która od niedawna odbywa raid po krajach Bliskiego Wschodu i wylądowała ostatnio w Angorze, udaje się obecnie do Teheranu, a następnie odwiedzi Kabul i Taszkient.

Propaganda sterowca. Aby osłabić wrażenie, wywołane wśród obywateli sowieckich propagandowym przelotem sterowca „Graf Zeppelin", oraz aby wzbudzić zaufanie do własnych sił powietrznych, — rząd Z. S. S. R. polecił dokonania całego szeregu lotów propagandowych nad miastami Rosji Sowieckiej komendantowi sterowca „Komsomolskaja Prawda". Sterowiec ten odbywa obecnie loty propagandowe nad Moskwą.

Transsyberyjska linja lotnicza. Rząd Związku Republik Sowieckich zamierza zorganizować transsyberyjską linję lotniczo-pasażerską i pocztową, obsługiwaną przez sterowce. W chwili obecnej toczą się rokowania między rządami Sowietów i Niemiec w sprawie dostarczenia przez zakłady Zeppelina sterowców dla obsługiwania tej linji.

Program lotniczy „piatiletki". Trzeci rok pięcioletniego programu odbudowy gospodarczej Rosji Sowieckiej ma być poświęcony w dziale lotnictwa utworzeniu i rozwojowi linij lotniczych handlowych, pocztowych i pasażerskich. Między innemi projektowana jest na szeroką skalę eksploatacja linji Syberyjskiej między Moskwą i Alaską, na przestrzeni 10.000 kilometrów, przy użyciu bliżej nieznanych samolotów metalowych (jednopłatów) trzysilnikowych oraz sterowców.

RUMUNJA

Nowy typ spadochronu. Kapitan armji rumuńskiej Gramitz, skonstruował własnego pomysłu spadochron, który ma kształt małej kabiny (?) z siedzeniem dla lotnika. Spadochron stale jest umieszszony w gondoli samolotu, w razie potrzeby zaś oddziela się od niej i otwiera się automatycznie po skoku.

STANY ZJEDNOCZONE

Kobiety w lotnictwie. Według ostatnich danych statystycznych, w Stanach Zjednoczonych zarejestrowano 270 kobiet-pilotek. W tej liczbie 24 kobiety posiadają dyplomy pilotów pasażerskich linij lotniczych, 32 — dyplomy pilotów linij handlowych, 1 — dyplom pilota fabrycznego, pozostałych zaś 213 kobiet-pilotek — dyplomy pilotów sportowych.

Lotnictwo morskie. Marynarka Stanów Zjednoczonych ma powiększyć swój tabor lotniczy w ciągu najbliższych pięciu lat o 1000 wodnosamolotów, które zostaną zbudowane kosztem 17 miljonów dolarów. Projekt powyższy jest obecnie przedmiotem studjów Szefostwa Marynarki i Dowództwa Floty Wojennej Stanów.

SZWAJCARJA

Pierwsza szwajcarska linja lotnicza. W lipcu b. r. została otwarta pierwsza szwajcarska pasażerska linja lotnicza. Linja ta łączy Bazyleę z Havrem i Cherbourgiem, przyczem godziny odlotu samolotów są dostosowane do czasu odejścia wielkich transoceanicznych parowców, przybywających i opuszczających oba wymienione francuskie porty.

TURCJA

Lotnictwo sportowe. W tych dniach obywatel Vachi Bey przeleciał ze Stambułu do Angory na samolocie własnej konstrukcji.

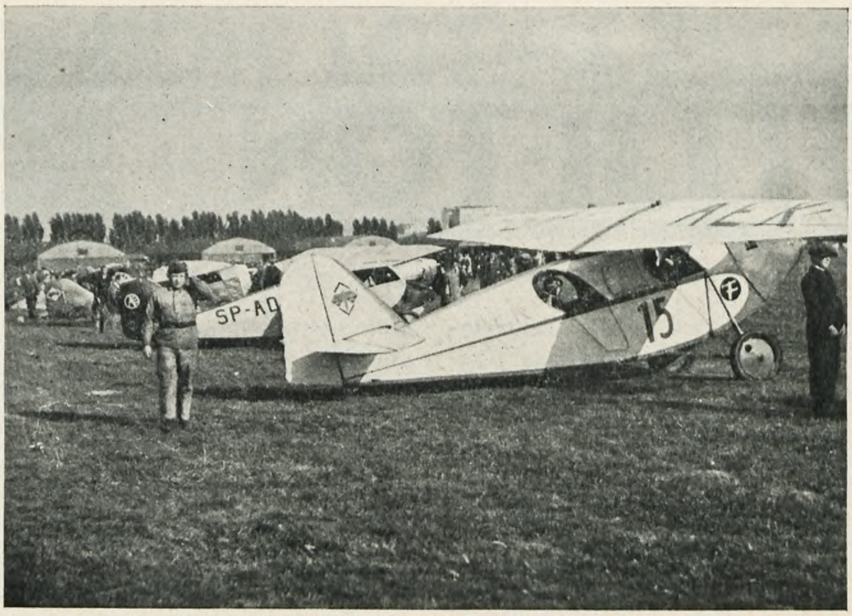
NOWA ZELANDJA

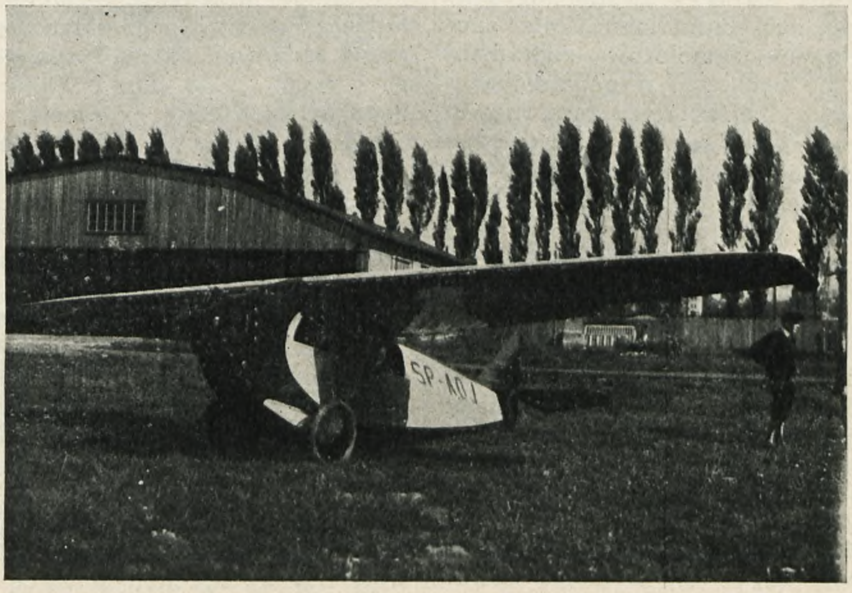
Reorganizacja lotnictwa sportowego. Rząd Nowej Zelandji przystąpił do gruntownej reorganizacji swego lotnictwa wojskowego, które w najbliższej przyszłości ma otrzymać nowy podział na jednostki kadrowe. Każda eskadra ma się składać z trzech oddziałów; cztery eskadry mają utworzyć brygadę lotniczą.

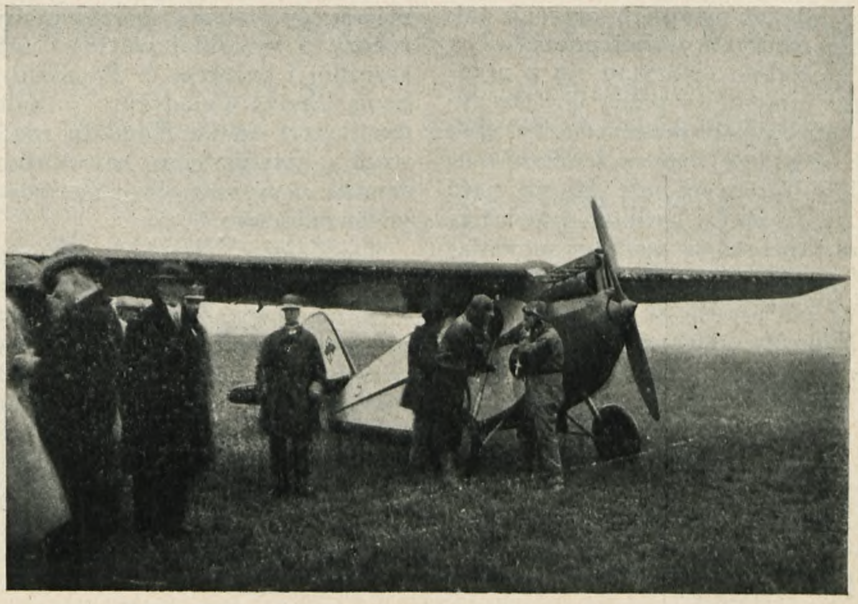
WATYKAN

Udział Watykanu w kongresie lotniczym. Po raz pierwszy Watykan wysłał swego przedstawiciela na kongres międzynarodowy, na którym omawiane są sprawy aeronautyki. Obrady, o których mowa, toczą się na zjeździe prawnym w Budapeszcie.

NASTĘPNY NUMER, POŚWIĘCONY WYPRAWIE SZYBOWCOWEJ, WYJDZIE W KOŃCU LISTOPADA.







Zwycięskie RWD-y po powrocie z raidu.

FELJETON



III K. K. A. — KAZIMIERZ KAZIMIERCZUK

III-i Krajowy Konkurs Awionetek. Właściwie III Konkurs Krajowych Awionetek — tak powinna brzmieć nazwa zawodów, których wyniki dostarczają treści niniejszemu numerowi Skrzydlatej. Nazwa ta o tyle byłaby słuszniejsza, że maszyny zagraniczne nie mogą brać udziału w tym konkursie, nawet poza konkursem. Przypuszczam, że słusznie, jakkolwiek obecne maszyny polskie nie obawiają się normalnych (nie specjalnych) samolotów zagranicznych, będących w powszechnem użyciu. Żwirko, porucznik, znowu, z przyzwyczajenia, zajął pierwsze miejsce, bijąc o półgłówkę Grzeszczyka szybowiciela i Giedgowda, kapitana. W trójce tej, między dwoma militerami umieściłbym pośrodku cywila Grzeszczyka i sfotografował tak uformowaną grupę na wieczną rzeczy pamiątkę. Obrazek byłby ładny, bukiecik z trzech kwiatków tylko, ale jakże różnych pod względem zewnętrznego wyglądu. Żwirko dziecina-stokrotka, Grzeszczyk sztywny w krzyżu — narcyz, Giedgowd czerwonoskóry — piwonja wielkolistna. Niech mi wybaczą delikwenci, z których tę wiązankę wiłem, ale w ostatnich czasach tak mało mamy lirycznej poezji...

Specjalnie cieszymy się z przewagi osiągniętej przez Grzeszczyka, on bowiem reprezentował (jak widać godnie) barwy federacji cywilów lotniczych, nie dał się zjeść w kaszy dwóm wilkom powietrznym, których w wyżej wspomnianej grupce postawiłem po jego lewicy i prawicy.

Nagrody jeszcze nie rozdane, ale wyobrażam sobie ich zewnętrzny wygląd. Oglądałem nieraz stoły z przedmiotami „pamiątkowemi", któremi obdarzają zawodników zwycięskich. Skóra cierpnie na mężach najmężniejszych. Człowiek mdleje na samą myśl, że mógłby coś podobnego zdobyć. Dobrze, jeżeli jest to puhar, lepszy lub gorszy, ale będący bądź cobądź symbolem przyjętym. Człowiek niebardzo zagląda mu w zęby. Można wytrzymać, jeżeli to jest walizka skórzana, neseser lub coś użytkowego. Od biedy można znieść, jeżeli jest to forsa w banknotach w kraju kurs mających, zwłaszcza jeżeli jest ich sporo i nie fałszywych. Ale biada temu, kto zdobył przedmiot ozdobny w rodzaju lwa ryczącego na marmurowej sadzawce, atletę bronzowego z wieńcem w dłoni, wykonanego przez artystę i firmę od „siedmiu boleści". Najgroźniej dotknięci są zwycięzcy, których obdarzono kawałkami marmuru ozdobionego głowami bohaterów narodowych, w straszliwem wykonaniu.

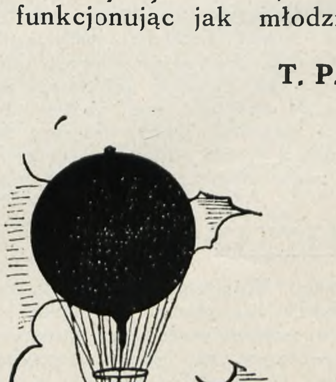
„Dobre ludzie"!, czy nie można-by jakoś uregulować tej sprawy. Nazwałbym ją sprawą kultury nagród. Mamy sztukę polską, artystów polskich, grafikę polską, dlaczegoż, u djabła, nie korzystamy z ich wiedzy? Ci ludzie też w eliminacjach, w konkursach zdobywają ostrogi! Jest szereg artystów o nazwiskach ustalonych w sztuce dekoracyjnej, u których zamówiwszy, można mieć napewno rzeczy o wysokiej wartości artystycznej i kulturze *). Pamiątki te będą kiedyś świadczyły o kulturze naszej epoki. Tandeta rozdawana zwycięskim zawodnikom smutne u potomnych o nas zostawi świadectwo.

Koniecznie trzeba wprowadzić zwyczaj, aby przy wydawaniu nagród wręczano zwycięzcom dyplomy, do których przedmioty są tylko dodatkiem. Słyszałem o pewnym gentlemanie, który ma ogromny pokój po brzegi wypełniony nagrodami sportowemi poprostu obstalowanemi i zakupionemi u licznych dostawców. Gentleman ten zażywa wielkiego znaczenia w narodzie, zwłaszcza w narodzie dam.

W tych dniach urodził nam się nowy pilot. Jest to jedyny wypadek w swoim rodzaju, ażeby pierwszego dnia po urodzeniu noworodek samodzielnie latał, drugiego dnia był już szefem instruktorem i trenerem A. A. W. A jednak prawda. Noworodkiem tym jest Kazimierz Kazimierczuk, dziwnie przypominający nieboszczyka Kazimierczuka, pilota oblatującego I. B. T. L. i instruktora - szefa A.A.W. Pamiętacie tego, co to się zapalił w powietrzu, wyrżnął w słup, potem o ziemię, połamał się na liczne, niezbyt wielkie kawałki, które po dokładnem odsmarzeniu zebrano do worka i odwieziono do szpitala? Pewien magik, nazwiskiem Horodyński, posklejał denata starannie i wyreperował. Lata, jak latał, jakby ten sam. Ale Bóg raczy wiedzieć? Żona mówi, że zupełnie inny. Lepszy, czy gorszy — nie udało nam się dowiedzieć.

Kochany Kazio, małpa złotozielona, on nas pilnuje, żebyśmy latali jako tako utrzymując formę. Uczył mnie akrobacji, czego mu nigdy nie zapomnę i nie daruję. Latamy pod jego przewodem, a że robi to grubo lepiej od nas, więc choć czasem wymyśla, cierpliwie znosimy bez szemrania. Ja mu będę wymyślał, jak będzie malował. Ponieważ żyje po raz drugi na nowo, więc w imieniu całego A.A.W. życzę mu, aby żył sto lat, oczywiści funkcjonując jak młodzieniec.

T. P.



---

*) Tą drogą poszło Ministerstwo Komunikacji — przyp. Red.

BIULETYN KLUBÓW LOTNICZYCH

(Lista i adresy klubów podane w Vademecum, na 2-ej str. okładki)

AEROKLUB AKADEMICKI W WARSZAWIE

CHMIELNA 27-7 TEL. 410-01 i 54—75

Loty we wrześniu. Wykonano 366 lotów w czasie 89 godz. 48 min., w tem 304 loty treningowe.

W III K. K. A. wzięły udział pod naszemi barwami: RWD—2 — pil. inż. Rogalski (zajął miejsce III w ogólnej klasyfikacji), JD—2 — pil. kpt. Giedgowd (III miejsce), „Kogutek" inż. Zalewskiego — pil. kpt. Babiński oraz RWD—2 i RWD—4 Sekcji Lotniczej pilotowane przez J. Drzewieckiego (II miejsce) i por. Żwirkę (I miejsce).

Szkolenie w klubie odbywa się w dalszym ciągu. Do dn. 20 X szkolący się mieli średnio po 40 lotów z instruktorem.

Połączenie ze Stołecznym Klubem Lotniczym. W d. 24.X odbyło się zebranie połączonych klubów, na którem przyjęto projekt statutu opracowanego przez Komisję Statutową, wyłonioną przez obydwa zarządy. Walne zebranie połączoych klubów odbędzie się 30 listopada r. b.

Na kurs szybownictwa w Bezmichowej wysłani będą z naszego klubu dwaj piloci, którzy po powrocie z kursu, poprowadzą kurs szybownictwa w naszym klubie.

Nowe maszyny. Tabor klubu powiększył się o RWD—2 przekazaną klubowi przez Ministerstwo Komunikacji, RWD—4, zakupioną przez klub w Sekcji Lotniczej P. W. i Albatrosa świeżo wyremontowanego.

Walne zebranie A. A. W. odbędzie się 9 listopada r. b.

Za Zarząd: Sekretarka
(—) **M. Lewandowska.**

AEROKLUB AKADEMICKI W KRAKOWIE

RYNEK GŁÓWNY 6 TEL. 22-78

Loty. W czasie od 1 lipca do 30 września wykonano lotów 463 w czasie 105 godz. 27 min. Korzystało z treningu 9 pilotów; szkoliło się 7 uczniów.

W tym czasie Klub urządził oraz brał udział w 3-ch imprezach, a mianowicie: Podhalański Zlot Awionetek do Nowego Targu, z okazji otwarcia lotniska w dniu 3 sierpnia, II-gi Lot Poł.-Zach. Polski w dniu 7 września i udział w III-im Krajowym Konkursie Awionetek. Powtarzanie opisów i wyników tych imprez jest zbędne, wobec dokładnych sprawozdań, zamieszczonych we wrześniowym numerze Skrzydlatej i innych pism lotniczych.

Zwiększenie stanu posiadania. A. A. K. zwiększył swój stan posiadania o dwie awionetki, t. j. RWD-4 i S-2, tak, że obecnie Klub posiada 4 samoloty i 4 awionetki.

Otwarcie kursu lotniczego. Z dniem 3 listopada b. r. A. A. K. przy poparciu Dow. Okr. Korp. Nr. V organizuje dla swych członków „Teoretyczny kurs lotniczy", jako przygotowanie do szkolenia praktycznego w pilotażu w przyszłym roku. Poszczególne przedmioty wykładać będą p. oficerowie 2 p. lotn. oraz akademicy, członkowie Klubu. Na tem miejscu pragniemy podkreślić życzliwość i pomoc, jakiej zawsze doznajemy ze strony Dowództwa i poszczególnych pp. oficerów 2 p. lotn.

Sekcja szybowcowa. Zarząd A. A. K. nosi się z zamiarem stworzenia Sekcji szybowcowej. W tym celu wysyłamy 2-ch członków naszego Klubu do A. A. L. dla zapoznania się na miejscu ze sposobami budowy oraz organizacji pracy w tym dziale. Przypuszczamy, że w przyszłorocznej wyprawie szybowcowej, organizowanej przez A. A. L., i nasz Klub weźmie udział.

(—) P. Lisowski, sekretarz.

KLUB LOTNICZY PODLASKIEJ WYTWÓRNI SAMOLOTÓW

BIAŁA PODLASKA-P.W.S.

Szkolenie. Wrzesień nie wykazał dla Klubu Lotniczego P. W. S. w szkoleniu żadnych postępów, gdyż z powodu braku plota - instruktora i z powodu posiadania przez Klub tylko jednej maszyny szkolnej odbywały się jedynie loty treningowe i pasażerskie.

Ogółem wylatano godzin 21 min. 18, przyczem wykonano 117 lotów.

Klub, nie mogąc z powyższych technicznych warunków szkolić, zaprzągł swych członków do propagandy na rzecz L. O. P. P. (a tem samem i na rzecz Klubu) wśród tutejszego społeczeństwa.

Propaganda. W dniu 20 IX i 21 IX r. b. samolot Klubu, pilotowany przez inż. A. Karpińskiego, dokonał 36 wzlotów w Brześciu n/B na rzecz propagandy L. O. P P. podczas Tygodnia Lotniczego.

W niedzielę dnia 28 IX b. r. Klub, łącznie z Wytwórnią P. W. S., urządził dzień propagandy lotnictwa. Głównym punktem imprezy były loty pasażerskie. Latały 2 maszyny PWS-20 (pasażerska 8 — 10 osobowa) pilotowana przez pilota fabrycznego p. Rutkowkiego, oraz klubowy Henriot 28 pilotowany przez inż. Karpińskiego.

Przylot, nocowanie i odlot awionetek biorących udział w III-cim Krajowym Konkursie, połączono również z propagandą. Zorganizowano prócz potrzebnej służby technicznej, służbę informacyjną tak dla zawodników, jak i dla publiczności. Na lotnisku przygrywała orkiestra 34 p. p. Dla zawodników przygotowano bezpłatny bufet i nocleg. Impreza ta udała się całkowicie i dochód z niej przeznaczono po połowie dla L. O. P. P. i Klubu Lotniczego P. W. S.

Udział w III-im K. K. A. Kub Lotniczy P. W. S. wystawił na rajd 2 awionetki: PWS-50 i PWS-51, jednakże żadna z nich nie przyniosła Klubowi spodziewanych wyników z powodu kraks, spowodowanych przymusowem lądowaniem w nieodpowiednich warunkach.

Obecnie odbywa się remont awionetki PWS-50. Przy warsztacie pracują z poświęceniem członkowie Klubu.

Za Zarząd: (—) **A. Watach**
Referent prasowy.

BIULETYNY STOWARZYSZEŃ LOTNICZYCH

KOŁO „START" W WARSZAWIE

Zmiany w Zarządzie. Dotychczasowy prezes, kol. Władysław Kozłowski, wskutek powołania do wojska złożył godność prezesa Koła. Na prezesa wybrano na zebraniu w dniu 9 września kol. Tadeusza Koźbiała.

Również nastąpiła zmiana na stanowisku kierownika warsztatu, które objął kol. Zbigniew Elżanowski.

Prace szybowcowe. Wykończony został szybowiec, typu przejściowego, konstrukcji kol. Elżanowskiego. Weźmie on udział w jesiennej wyprawie szybowcowej.

Dyżury Zarządu. Zarząd urzęduje na lotnisku we czwartki od godz. 7-ej do 9-ej wieczór w lokalu Koła.

Za Zarząd: (—) T. Koźbiał, prezes
(—) J. Jakubowski, sekretarz.

KOŁO LOTNICZE SŁUCHACZÓW PAŃSTWOWEJ SZKOŁY TECHN. LOTNICZEJ I SAMOCHODOWEJ

Zarys działalności. Koło Lotnicze Słuchaczów Państwowej Szkoły Technicznej Lotniczej i Samochodowej powstało w październiku roku 1928, jako sekcja autonomiczna przy Stowarzyszeniu „Bratnia Pomoc". Założycielami Koła byli kol. kol.: Rotter Z., Siedlecki H., Kotyński Z., Zbrowski J., Pużycki Z., Żółkowski S. Celem założycieli było niesienie pomocy kolegom będącym na wydziale lotniczym. Pomoc ta przejawiała się w postaci odczytów z budowy płatowców, dostarczania podręczników fachowych, rysunków części lotniczych, a także po ukończeniu szkoły, wystaranie się absolwentom posad, względnie młodszym kolegom danie praktyk wakacyjnych.

W pierwszym okresie istnienia Koło nie mogło rozwijać się pomyślnie skut-

kiem braku środków materjalnych, jak również z powodu nieposiadania lokalu. Działalność Zarządu ówczesnego ograniczyła się do pomocy naukowej. Tak było do roku 1930. Od tego czasu nowoobrany Zarząd w osobach kol. kol. Żółkowskiego, Jakubowskiego i Zaremby, postawił sobie za zadanie wystaranie się o własny lokal. I tak na skutek usilnych starań otrzymaliśmy lokal, w którym częściowo urządzono muzeum lotnicze, w którym znajdują się rzeczy bardzo cenne, jak przekrój silnika Le Rhône oraz części silnika, na którym odbyli tragiczny lot transatlantycki ś. p. mjr. Idzikowski i mjr. Kubala. Z silnika tego mamy piastę i reduktor. Następnie mamy dwa silniki B. M. W., na których uczą się koledzy demontażu i montażu. Nadto posiadamy wiele części z silnika Lorrain-Dietrych 450 i 400 KM. i silnika Fiat. Wzbogacenie naszego muzeum zawdzięczamy p. kpt. inż. Lewandowskiemu, za co na tem miejscu składamy mu gorące podziękowanie.

W ostatnich czasach Zarząd Koła otworzył czytelnię pism lotniczych. Pracą naszą na przyszłość, prócz pomniejszych czynności, jak wydawanie skryptów z dziedziny lotnictwa, dostarczanie kolegom rysunków części lotniczych, urządzanie odczytów, staranie się o praktyki wakacyjne dla młodszych kolegów i dla absolwentów posad, jest również ogłoszenie konkursu na budowę awionetki. W tym roku szkolnym mamy zamiar rozpocząć budowę awionetki własnym kosztem. Na jesieni roku 1931 będzie ona ukończona całkowicie.

Za Zarząd:

(—) Żółkowski
Prezes

(—) Jakubowski
Sekretarz

Warszawa, dn. 20.X.1930 r.

Drukarnia Techniczna, Sp. Akc. w Warszawie, Czackiego 3—5. Tel. 614-67